Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport annuel 1985-1986

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le ministère des Transports

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec

Dépôt légal — 4e trimestre 1986
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-555-08784-8
ISSN 0711-9011

© Gouvernement du Québec

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice financier 1985-1986.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre,

Marc-Yvan Côté

Québec, décembre 1986.

Table des matières

Partie I
Cadre de fonctionnement 7

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative 7
1.1 Lois constitutives 7
1.2 Lois administrées 7
1.3 Amendements aux lois et règlements 8
1.4 Vocation 9
1.5 Organisation administrative 9
1.6 Réorganisation administrative 12

Chapitre II
Champs d'activité 15
2.1 Missions 15
2.2 Programmes 15

Chapitre III
Ressources 17
3.1 Ressources humaines 17
3.2 Ressources financières 17

Partie II
Activités par programme 19

Chapitre IV
Programme I 19
Systèmes de transport terrestre 19
4.1 Inventaire et recherche 19
4.2 Travaux de génie 21
4.3 Transport des personnes 21
4.4 Transport des marchandises 24

Chapitre V
Programme 3 29
Construction du réseau routier 29
5.1 Orientations 29
5.2 Travaux routiers 29

Chapitre VI
Programme 4 31
Conservation du réseau routier 31
6.1 Conservation des chaussées 31
6.2 Structures 31
6.3 Équipement de contrôle 31
6.4 Entretien d'hiver 32
6.5 Activités de soutien 32
6.6 Soutien en matériel 32

Chapitre VII
Programme 5 35
Gestion interne et soutien 35
7.1 Gestion financière 35
7.2 Administration 35
7.3 Communications 35
7.4 Systèmes de gestion 36

Chapitre VIII
Programme 6 39
Transport scolaire 39

Chapitre IX
Programme 7 41
Transport maritime et aérien 41
9.1 Transport maritime 41
9.2 Transport aérien 42

Chapitre X
Programme 8 45
Service aérien gouvernemental 45
10.1 Transport des personnes et des marchandises 45
10.2 Protection de la forêt 45

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère 47
11.1 Service des relations extra-ministérielles 47
11.2 Service des archives et messageries 48

Liste des tableaux

1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère **16**
2. Classement du personnel permanent par catégorie d'emplois **17**
3. Affectation des budgets de 1984-1985 et 1985-1986 **18**
4. Organisation administrative **26-27**
5. Inventaire, en kilomètres, du réseau routier **31**
6. Principaux postes budgétaires **31**
7. Entretien d'hiver **32**
8. Contrats accordés **35**

Partie 1
Cadre de fonctionnement

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative

1.1 Lois constitutives

La loi instituant le ministère des Transports a été adoptée en 1972, fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Cette nouvelle loi accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transport.

La Loi sur les transports, adoptée également en 1972, donnait de nouvelles responsabilités au ministre en lui confiant le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités.

Cette loi constitutive touche aussi certains organismes qui relèvent du ministre des Transports. Ainsi en est-il de la Commission des transports du Québec, qui a succédé à la Régie des transports, et du Conseil de la recherche et du développement en transport.

De plus, le ministre des Transports s'est vu confier la responsabilité de quelques autres organismes gouvernementaux: la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau/Hauterive en 1975 et la Régie de l'assurance automobile du Québec en 1980.

Le présent rapport ne tient pas compte des activités des divers organismes ci-dessus énumérés, celles-ci faisant l'objet de rapports séparés.

1.2 Lois administrées

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application:

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.1

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal
L.R.Q., c. C-60.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles
L.R.Q., c. I-5

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur les panneaux-réclame et affiches
L.R.Q., c. P-5

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur la Société québécoise des transports
L.R.Q., c. S-22.1

Loi sur le transport par taxi
L.R.Q., c. T-11.1

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la vente des billets de chemin de fer
L.R.Q., c. V-2

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-14
(Transport des écoliers)

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval
1984, c. 42
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal
1985, c. 32
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales).

1.3 Amendements aux lois et règlements

Au cours de l'exercice 1985-1986, les mesures législatives suivantes ont été adoptées:

- la Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal (1985, c. 32); cette loi a pour objet de constituer la Société de transport de la rive sud de Montréal qui succède ainsi à la Commission de transport de la Rive Sud de Montréal; cette loi a pour premier objectif de donner aux élus des municipalités faisant partie du territoire de la Société le contrôle de celle-ci et de démocratiser les assemblées du conseil d'administration;
- la Loi modifiant la Loi sur la Communauté urbaine de Montréal et d'autres dispositions législatives (1985, c. 31); les articles 23, 24 et 25 de cette loi ont pour objet de constituer la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal qui succède ainsi à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal; ces articles ont pour objectif premier de donner aux élus municipaux de la Communauté urbaine de Montréal le contrôle de la nouvelle Société de transport;
- la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (1985, c. 35); cette loi modifie plusieurs dispositions législatives concernant le transport par autobus en prévision d'une nouvelle réglementation; en matière de transport par taxi, cette loi apporte des précisions relatives à la délivrance et à la révocation des permis de chauffeur de taxi et à la fourniture de services touristiques par taxi; elle impose aussi un moratoire sur la spécialisation des permis de taxi en vue d'offrir un service de limousine; enfin, elle remplace le Conseil consultatif des transports par un Conseil de la recherche et du développement en transport et apporte des modifications au Code de la sécurité routière relativement aux permis d'école de conduite et aux permis d'enseignement, à la vérification mécanique des véhicules et à la signalisation routière.

Des modifications ont été apportées à plusieurs règlements adoptés principalement en vertu de la Loi sur les transports et de la Loi sur le transport par taxi dont le ministre des Transports est responsable:

- quatre règlements apportant des modifications à l'Ordonnance générale sur le camionnage ont été adoptés (Décrets 1645-85 du 14 août 1985, 1823-85 du 4 septembre 1985, 2156-85 du 16 octobre 1985 et 30-86 du 22 janvier 1986); ces règlements ont respectivement pour but d'étendre le territoire que peut desservir le titulaire d'un permis de transport par contrat pour manufacturier, de l'autoriser à rapporter à l'usine du manufacturier d'autres marchandises que celles qui ont été refusées ou endommagées, d'abolir l'exclusivité des agents des transporteurs dans le dépôt de leurs taux et tarifs et de rajuster la classification des marchandises dangereuses en regard de la réglementation fédérale;
- deux règlements ont affecté le Règlement sur l'interprétation des règlements sur le transport. Alors que le premier, adopté par le Décret 1764-85 du 28 août 1985, abrogeait le paragraphe 52 de l'article 2 qui définissait le mot «véhicule-taxi», le second, adopté par le Décret 2007-85 du 25 septembre 1985, abrogeait tout le règlement;
- le Règlement modifiant le Règlement sur la location de camions, tracteurs, remorques ou semi-remorques (Décret 1243-85 du 19 juin 1985); ce règlement a eu pour effet d'englober la location de camionnettes, de fourgons et de fourgonnettes;
- le Règlement modifiant le Règlement sur la location de véhicules automobiles (Décret 1243-85 du 19 juin 1985); ce règlement a eu pour effet d'abolir la réglementation touchant la location de ces véhicules à compter du 1er mars 1986 et de soustraire dès son adoption certains services de location visant essentiellement à fournir un mode de financement lors de l'acquisition d'une automobile;
- le Règlement sur la location des autobus (Décret 159-86 du 22 janvier 1986); ce règlement a pour but le maintien de l'obligation de détenir un permis pour effectuer la location des autobus et l'interdiction de louer des autobus à d'autres personnes que des transporteurs;
- la politique d'aide gouvernementale au transport en commun a été modifiée à deux reprises par les décrets 877-85 du 8 mai 1985 et 928-85 du 22 mai 1985 afin, d'une part, de financer des réductions de tarifs consenties aux usagers de laissez-passer utilisant deux réseaux de transport et afin, d'autre part, de distraire du territoire de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal le territoire de la ville de Longueuil;
- les Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec ont été modifiées à quatre reprises par les décrets 833-85 du 1er mai 1985, 1543-85 du 24 juillet 1985, 2006-85 du 25 septembre 1985 et 2157-85 du 16 octobre 1985 principalement pour assurer la concordance de ces règles avec de nouvelles disposi-

tions réglementaires concernant le transport par autobus et pour assouplir les exigences relatives aux fixations et aux dépôts de taux et de tarifs;

- le Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts a aussi été modifié deux fois par les décrets 2005-85 du 25 septembre 1985 et 2155-85 du 16 octobre 1985 de concordance avec d'autres modifications réglementaires;
- le Règlement sur le service touristique a été modifié par le Décret 1765-85 du 28 août 1985 avant d'être remplacé par le Règlement sur le transport par autobus;
- le Règlement sur le transport des explosifs et autres matières dangereuses dans les tunnels de la région de Montréal a été remplacé par le Règlement sur le transport des matières dangereuses dans les tunnels de la région de Montréal (Décret 876-85 du 8 mai 1985); lui-même remplacé subséquemment par le Règlement sur le transport des matières dangereuses (Décret 29-86 du 22 janvier 1986);
- le Règlement sur le transport en commun a été modifié par le Décret 1766-85 du 28 août 1985 avant d'être remplacé par le Règlement sur le transport par autobus;
- le Règlement sur le transport par autobus (Décret 2004-85 du 25 septembre 1985); ce règlement a remplacé le Règlement sur le service touristique, le Règlement sur le transport saisonnier de personnes, le Règlement sur le transport en commun et le Règlement sur les voyages spéciaux et à charte-partie par autobus. Ce règlement a pour but de rassembler toutes les règles concernant le transport par autobus, de lever le moratoire sur l'émission de nouveaux permis de transport en commun et d'introduire des éléments de concurrence entre les transporteurs;
- le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal (Décret 1242-85 du 19 juin 1985); ce règlement a remplacé le règlement adopté sur ce sujet en 1984 dans le but de substituer un nouveau programme à l'ancien;
- le Règlement sur le transport par taxi (Décret 1763-85 du 28 août 1985); ce règlement adopté en vertu de la Loi sur le transport par taxi, a remplacé le Règlement sur le transport par véhicule-taxi adopté en vertu de la Loi sur les transports (sauf les articles 39 et 40) de même que le Règlement sur les droits payables pour les permis de taxi;
- le Règlement modifiant le Règlement sur le transport scolaire (Décret 761-85 du 17 avril 1985); ce règlement a pour but d'introduire dans les nouveaux contrats de transport scolaire d'une durée de plus d'un an une clause d'indexation annuelle du prix;
- le Règlement sur la signature de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports; ce règlement, qui autorise des fonctionnaires titulaires de fonctions spécifiques à signer certains documents avec la même autorité que le ministre, rempiace le règlement adopté au même effet en 1984.

1.4 Vocation

La vocation du Ministère tient son origine des pouvoirs qui lui sont conférés par une loi constitutive et par la Loi sur les transports.

Suivant la Loi sur le ministère des Transports, le ministre est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques de transport, de les mettre en oeuvre et d'en surveiller l'application.

Par ailleurs, la Loi sur les transports rend le ministre responsable d'établir un plan des systèmes de transport, d'inventorier et de réglementer les coûts, les taux et les tarifs. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions à des fins relatives au transport.

1.5 Organisation administrative

L'organisation administrative du Ministère, telle qu'approuvée par le Conseil du trésor, se composait, au 31 mars 1986, du Bureau du sous-ministre, de 5 directions générales, de 25 directions centrales, de 12 directions régionales, de 47 districts et de 67 services.

Bureau du sous-ministre

Dans le but d'améliorer l'efficacité des politiques du Ministère dans des champs tels que la planification, la recherche, le développement et la gestion des transports, cinq directions centrales ainsi que le Service aérien gouvernemental sont rattachés directement au Bureau du sous-ministre. Ces directions sont celles de la recherche, de la vérification interne et des enquêtes, du secrétariat du Ministère, de la programmation et des communications.

On trouve aussi, à ce niveau, des services déconcentrés de deux autres ministères, soit la Direction de la comptabilité qui relève du contrôleur des finances, et la Direction juridique qui relève du ministère de la Justice.

Voici une brève description du rôle de chacune de ces entités administratives:

Direction de la recherche: concevoir, implanter et gérer la politique et les programmes d'aide relatifs à la recherche-développement en transport, en concertation avec le Comité ministériel de recherche-

développement en transport et le Conseil de la recherche et du développement en transport; réaliser et coordonner des recherches socio-économiques et des études globales reliées aux systèmes de transport; assurer la cohérence du contenu statistique de l'information ministérielle.

Direction de la vérification interne et des enquêtes: s'assurer que le Ministère opère de façon efficace à l'intérieur du cadre des lois qui le régissent et que les actifs sont adéquatement protégés contre les pertes de toute nature; assurer la sauvegarde des intérêts du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé par des fonctionnaires ou mandataires.

Direction du secrétariat du Ministère: assurer la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle et ce, dans le respect des mandats et compétence. dévolus à la structure administrative; assurer la responsabilité de l'accès à l'information et de l'amélioration des niveaux de services aux citoyens; assurer la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère.

Direction de la programmation: concevoir et élaborer des politiques globales, des stratégies et des programmes d'ensemble concernant les services et infrastructures de transport; préparer le plan quinquennal d'immobilisation relatif à l'équipement et aux infrastructures dont le Ministère a charge.

Direction des communications: concevoir et réaliser des programmes d'information et de documentation relatifs aux transports afin de faire connaître aux différents publics les objectifs, les politiques, les projets et les réalisations du Ministère; mettre des moyens en place afin de déceler, chez le public, les tendances ou les critiques susceptibles d'apporter un éclairage nouveau et de favoriser les prises de décision.

Service aérien gouvernemental: offrir un service de transport aérien destiné à répondre aux besoins des divers ministères et organismes gouvernementaux; fournir une expertise technique à tout ministère ou organisme devant faire appel à l'entreprise privée.

Direction de la comptabilité: s'assurer que la comptabilité du Ministère s'effectue en conformité avec les conventions comptables et gouvernementales.

Direction juridique: assister le Ministère dans ses dossiers à incidence juridique et légale.

Les cinq directions générales

1) Direction générale du transport terrestre des personnes

Elle établit les orientations, conçoit et élabore des politiques d'aide, des programmes et le cadre réglementaire concernant le développement, la mise en place et le fonctionnement des systèmes de transport terrestre des personnes afin de répondre aux besoins des utilisateurs et des exploitants. De plus, elle favorise le développement et le fonctionnement des réseaux et des infrastructures de transport terrestre des personnes.

Cette direction générale englobe les unités administratives dont les noms suivent, accompagnés chacun des lignes essentielles de leur mandat.

Direction des études et de la planification: initier, orienter et coordonner les études concernant l'élaboration des politiques, la réglementation, les programmes d'aide, la situation économique de l'industrie du transport et le développement cohérent des réseaux de transport à l'échelle du Québec.

Direction de l'expertise technique et projets: assurer, à la suite d'études d'opportunité, la conduite d'expertises de faisabilité technique et la préparation d'avant-projets et de plans et devis concernant les infrastructures et les équipements de transport terrestre des personnes.

Direction des programmes d'aide et de réglementation: assurer une administration efficace des programmes d'aide au transport terrestre des personnes tout en maintenant un cadre réglementaire adéquat; garantir des interventions judicieuses et continues auprès des clientèles visées afin de mesurer l'efficacité des ressources consacrées à ces programmes et d'en rationaliser l'utilisation.

Direction de l'administration et du péage: planifier, diriger et contrôler les programmes visant, d'une part, à fournir aux autres directions de la Direction générale les services d'expertise et de soutien sur le plan administratif et, d'autre part, à administrer les activités reliées à la perception et au contrôle des tarifs exigés des usagers qui empruntent les autoroutes à péage.

2) Direction générale du transport intermodal

Elle conçoit, développe et évalue les services et les systèmes de transport dans les domaines maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. En plus, elle réglemente et normalise les divers services de transport, de même que leur utilisation.

Cette direction générale comprend les unités administratives suivantes:

Direction du transport maritime: assurer la définition et l'application des politiques, réglementations, normes, échelles de tarification et critères de subventions dans le domaine du transport maritime et en promouvoir le développement ordonné au Québec; représenter le Ministère auprès des organismes et des entreprises œuvrant dans le domaine du transport maritime et auprès des utilisateurs de ces services.

Direction du transport aérien: élaborer, réviser et implanter des politiques et des programmes de développement des services et infrastructures de transport aérien au Québec et définir des critères d'aide à des entreprises qui exploitent des services dans ce domaine; promouvoir l'amélioration et la sécurité des moyens et des services de transport aérien.

Direction du transport ferroviaire: inventorier, analyser et prévoir les besoins en matière de transport et d'infrastructures ferroviaires au Québec; élaborer des politiques et des programmes d'intervention applicables au transport ferroviaire et s'assurer d'une réglementation pertinente dans ce domaine.

Direction du transport routier des marchandises: assurer la définition et l'application des politiques et des programmes d'intervention du Ministère dans le domaine du transport routier des marchandises, en évaluer le cadre réglementaire et en assurer le fonctionnement.

3) Direction générale du génie

Elle conduit toutes les activités reliées à la planification du réseau routier et au design des infrastructures de transport; elle fournit l'assistance technique nécessaire à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport.

Cette direction générale comprend les unités administratives suivantes:

Direction de la planification routière: proposer les orientations et les objectifs du Ministère relativement à la gestion du réseau routier ainsi que les stratégies permettant d'atteindre ces objectifs; réaliser la confection des plans et devis de chaussées, de routes, de pistes, de chemins de fer et d'autres infrastructures de transport.

Direction des sols et matériaux: fournir un service d'assistance technique spécialisée auprès des unités administratives impliquées dans la conception, la réalisation et l'entretien des infrastructures de transport.

Direction des structures: concevoir des plans et devis servant à la construction des ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages d'art; fournir une assistance technique spécialisée dans la réalisation des travaux de construction et d'entretien des ouvrages d'art.

Direction des acquisitions: assurer les droits de propriété et de passage nécessaires à la réalisation des projets de construction du Ministère; établir auprès des entreprises d'utilités publiques les ententes nécessaires en vue de coordonner les travaux de construction ou de modification.

4) Direction générale des opérations

Elle voit à l'exécution des travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport maritime, aérien et terrestre, conformément aux programmes ainsi qu'aux plans et devis; elle assume aussi les responsabilités relatives à la gestion du matériel, à l'implantation et à l'entretien des éléments de signalisation de l'ensemble des infrastructures.

À cette direction générale se greffent les unités administratives suivantes:

Direction de la construction: doter le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à la fonction (construction); garantir à l'échelle du Québec l'uniformisation des méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux de construction des infrastructures de transport.

Direction de l'entretien: pourvoir le Ministère d'un système de gestion lui permettant de planifier, d'organiser et de contrôler avec efficacité les nombreuses activités propres à la fonction (entretien); assurer à l'échelle du Québec l'uniformisation des méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux d'entretien des infrastructures et des bâtisses sous la juridiction du Ministère.

Directions régionales: fournir aux régions une gestion efficace des ressources consacrées à l'entretien et à la construction des infrastructures de transport ainsi qu'à l'exploitation des immeubles sous la juridiction du Ministère; projeter au niveau régional la dimension transport, en représentant le Ministère auprès de la population et de différents organismes publics.

Le réseau des unités administratives de cette direction générale, comprenant 12 directions régionales et 47 districts, couvre tout le territoire du Québec. Une forte proportion des effectifs du Ministère y est concentrée; quelque 5 900 personnes y travaillent régulièrement, et l'arrivée du personnel saisonnier, en été, porte ce chiffre à plus de 8 000.

5) Direction générale de l'administration et de la gestion financière

Essentiellement, elle joue un rôle conseil auprès des gestionnaires du Ministère: elle fournit aux différentes unités administratives des services spécialisés en matière de personnel, de budget, de systèmes de gestion, de contrat, d'approvisionnement ainsi que de réclamation.

Elle remplit également un rôle d'intermédiaire auprès des organismes centraux gouvernementaux en ces matières.

Les unités administratives qui en font partie sont les suivantes:

Direction du contrôle budgétaire: garantir une allocation rationnelle des ressources financières du Ministère et un contrôle budgétaire adéquat; s'assurer de la juste utilisation des subventions versées par le Ministère ainsi que d'un contrôle approprié des dépenses et des recettes; veiller à ce que le Ministère obtienne la meilleure part financière possible dans le cas d'ententes conclues avec d'autres gouvernements soit de niveau municipal, provincial ou fédéral et qu'il récupère les sommes qui lui sont dues.

Direction du personnel: fournir aux gestionnaires l'expertise nécessaire en matière d'organisation administrative, de gestion et de développement des ressources humaines et de relations de travail et ce, en conformité avec les lois, règlements, conventions collectives et directives régissant le personnel de la fonction publique.

Direction des contrats et de l'approvisionnement: veiller à ce que l'approvisionnement du Ministère en matériaux ou autres fournitures soit effectué au meilleur coût possible et dans les délais requis; assurer des services compétents et conformes aux lois ou aux règlements en vigueur aux unités administratives du Ministère en matière d'approvisionnement et de contrats.

Direction des réclamations: garantir la justice et l'équité dans toute matière contentieuse existant, d'une part, entre le Ministère et ses divers contractants, d'autre part, entre le Ministère et le public, quant aux réclamations sur dommages.

Direction des systèmes de gestion: fournir le soutien nécessaire au développement, à la réalisation, à l'implantation, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes administratifs et scientifiques, à la bureautique ainsi qu'aux normes et procédés requis pour le fonctionnement efficace des unités administratives en matière de systèmes de gestion; élaborer les plans directeurs de l'informatique et de la bureautique.

1.6 Réorganisation administrative

Au cours de l'exercice 1985-1986, on a procédé à la refonte complète de la structure administrative de la Direction générale du génie, à des modifications à la structure de la Direction de la programmation et à la création du Conseil de la recherche et du développement en transport.

Parmi les principaux motifs qui ont milité en faveur de la réorganisation de la Direction générale du génie, mentionnons l'attribution à cette direction générale d'une responsabilité accrue en matière de planification routière et la nécessité d'accroître sa productivité et d'améliorer sa capacité d'innovation dans un contexte de rareté des ressources.

C'est ainsi que le cadre organisationnel de ses activités a été modifié afin de permettre à cette direction générale d'assumer pleinement sa responsabilité en matière de planification routière, de réduire des délais de préparation des projets et améliorer la qualité du suivi, d'assumer son rôle prépondérant en matière de normalisation technique, de fournir aux autres secteurs du Ministère l'expertise technique qui leur est nécessaire et de favoriser l'innovation technique.

Les principales modifications apportées aux unités administratives de cette direction générale sont les suivantes:

Direction de la planification routière: cette direction regroupe l'ex-Direction des tracés et projets, le Service de l'environnement, le Service des relevés techniques et le nouveau Service de la planification du système routier dont fait maintenant partie la Division des normes.

Direction des sols et matériaux: cette nouvelle direction est constituée de l'ex-Direction de la recherche et du contrôle à laquelle a été ajouté le Service des sols et chaussées de l'ancienne Direction des expertises et normes. Le Service de l'assurance de la qualité est en fait le Service des centres régionaux qui n'a changé que d'appellation.

Direction des structures: cette direction n'a subi de changement qu'à l'intérieur de son Service des ouvrages d'art. Un regroupement différent a permis de ramener de six à quatre le nombre de ses divisions.

Direction des acquisitions: l'organisation de cette direction a été axée sur une plus grande décentralisation. Elle se veut aussi un reflet de la volonté des autorités de fournir aux évaluateurs fonciers un

soutien technique et une meilleure expertise professionnelle lors de l'évaluation et de la négociation de dossiers complexes d'acquisition.

Quant aux modifications apportées à la structure de la Direction de la programmation, elles visent essentiellement à mettre à jour son mandat, compte tenu de son rattachement au Bureau du sous-ministre et des autres changements effectués à l'organisation administrative du Ministère.

Ainsi, les modifications effectuées à cette direction visent les objectifs spécifiques suivants:

— préciser son mandat concernant l'élaboration d'orientation de l'ensemble du Ministère et établir son rôle en matière de coordination dans la réalisation des démarches requises à cette fin;

— confirmer le mandat de la Direction en matière d'évaluation des programmes, en faisant de cette fonction, la vocation d'un nouveau service;

— préciser et mettre à jour son rôle en matière de planification quinquennale des immobilisations et de programmation de projets, compte tenu des modifications apportées à la structure administrative de la Direction générale du génie.

D'autre part, la Direction de la programmation continuera d'assumer les autres fonctions qui lui sont actuellement confiées.

Ces modifications ont donc permis de réorganiser, sur une base plus fonctionnelle, en trois services, les quatre divisions réparties dans les deux services de l'actuelle Direction de la programmation.

Par ailleurs, en vertu de la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant les transports (1985, c. 35), le Conseil consultatif des transports (organisme créé en 1974) a été aboli et remplacé par le Conseil de la recherche et du développement en transport (C.R.D.T.).

Institué par le gouvernement du Québec en juin 1985, le Conseil est composé de 15 membres dont 12 représentants du secteur privé et 3 délégués ministériels. À la demande du Ministère, du milieu ou de sa propre initiative, il étudie, donne des avis et fait des recommandations sur toute question relative à la recherche et au développement en matière de transport.

Chapitre II
Champs d'activité

2.1 Missions

Le ministère des Transports participe aux missions économique, éducative et culturelle, gouvernementale et administrative.

Les infrastructures de transport sont d'une importance vitale pour le progrès local, régional et national. La conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la confection des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien constituent les diverses composantes de la vocation économique du Ministère.

Conformément à la Loi sur les transports, le Ministère assume la mission éducative et culturelle en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin que les modes de transport offrent un service satisfaisant aux écoliers.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir: le transport d'urgence de malades, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et, occasionnellement, le transport des membres du gouvernement et de l'Administration dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Programmes

C'est à l'intérieur de huit (8) programmes que se répartissent les activités du Ministère:

1. Systèmes de transport terrestre

Ce programme vise à inventorier, améliorer et coordonner les systèmes de transport, et à apporter une aide financière aux services de transport en commun, sauf le transport scolaire qui forme à lui seul le sixième programme.

2. Commission des transports du Québec

Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

3. Construction du réseau routier

Ce programme vise l'amélioration du réseau routier.

4. Conservation du réseau routier

Ce programme vise à maintenir la qualité du réseau routier.

5. Gestion interne et soutien

Ce programme vise à planifier, diriger et coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

6. Transport scolaire

Ce programme vise à permettre aux institutions des niveaux primaire et secondaire d'assurer des services de transport aux écoliers.

7. Transport maritime et aérien

Ce programme vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

8. Transport aérien gouvernemental

Ce programme vise à fournir des services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

Tableau 1

Missions gouvernementales et programmes du Ministère

Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transports	Transport terrestre	1. Systèmes de transport terrestre.
			2. Commission des transports du Québec.
			3. Construction du réseau routier.
			4. Conservation du réseau routier.
			5. Gestion interne et soutien.
		Transport maritime et aérien	7. Transport maritime et aérien.
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et Service	6. Transport scolaire.
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Soutien de service	8. Transport aérien gouvernemental.

Chapitre III
Ressources

3.1 Ressources humaines

En 1985-1986, l'ensemble du personnel œuvrant au Ministère était de 7 493, chiffres qui correspondent au nombre de postes autorisés.

Quant à la main-d'oeuvre occasionnelle employée par le Ministère, elle s'est établie à 2 743 personnes—années.

Tableau 2

Classement du personnel permanent par catégorie d'emplois

Catégories d'emplois	Postes autorisés
Hors-cadres	7
Cadres supérieurs	239
Professionnels	708
Agents de maîtrise (fonctionnaires)	184
Agents de maîtrise (ouvriers)	223
Techniciens et assimilés	1 391
Employés de bureau et assimilés	1 534
Ouvriers	3 207
Total	**7 493**

Entre avril 1985 et mars 1986, plusieurs mesures ont été réalisées dans le cadre du plan d'action préparé par le Comité ministériel d'égalité en emploi pour les femmes et approuvé par le sous-ministre. Ainsi, 65 libérations pour études à temps partiel (½ journée à 2 journées par semaine) avec traitement ont été octroyées entre septembre et décembre 1985 et 72 entre janvier et avril 1986. De plus, deux employées ont bénéficié d'une libération pour études à temps complet avec traitement au cours de l'année.

La journée internationale des femmes a aussi été soulignée le 7 mars 1986, en après-midi, alors que 450 employées se sont réunies dans chacune de leur région pour participer à des discussions portant sur les métiers non-traditionnels.

Des sous-comités régionaux ont été mis sur pied afin de décentraliser l'information détenue par le Comité ministériel et de pouvoir identifier les besoins des employées situées en région.

Diverses autres mesures ont été réalisées durant l'année, notamment une journée d'information s'adressant aux femmes professionnelles et agentes de maîtrise du Ministère et la possibilité pour celles qui étaient admissibles à des postes de gestion, d'être évaluées au Centre d'évaluation de l'Office des ressources humaines. Une professionnelle s'est prévalue de ce programme au cours de l'année.

Enfin, une employée de catégorie fonctionnaire, de la région de Sherbrooke, a bénéficié d'un stage à un niveau supérieur lui permettant d'acquérir de l'expérience pertinente consécutive à ses études complétées au niveau universitaire (baccalauréat).

3.2 Ressources financières

Le budget attribué au ministère des Transports pour l'exercice 1985-1986 se chiffrait à 1 715 778 200 $ comparativement à 1 666 406 100 $ en 1984-1985. On trouvera, dans le tableau comparatif suivant, la répartition du budget par programme et élément de programme.

Tableau 3

Affectation des budgets 1984-1985 et 1985-1986 par programme et élément de programme

	1984-1985	1985-1986
1. Systèmes de transport terrestre	378 067 700 $	408 030 500 $
I Recherche et développement	7 271 600	11 445 300
II Transport des personnes	369 591 600	394 859 100
III Transport des marchandises	1 204 500	1 726 100
2. Commission des transports du Québec*	9 184 300 $	10 283 800 $
3. Construction du réseau routier	407 796 900 $	392 930 000 $
I Autoroutes	113 419 200	106 199 500
II Routes principales	131 942 400	128 123 000
III Routes régionales	62 511 800	61 555 700
IV Autres routes	99 923 500	97 051 800
4. Conservation du réseau routier	437 358 900 $	453 539 200 $
I Conservation des infrastructures routières de transport	338 025 300	335 013 900
II Activités de soutien	43 320 700	62 422 800
III Soutien en matériel	56 012 900	56 102 500
5. Gestion interne et soutien	61 461 800 $	68 821 100 $
I Direction	2 883 300	3 497 800
II Soutien administratif	28 158 000	30 163 600
III Soutien technique	5 536 800	6 262 600
IV Aide à l'amélioration du réseau municipal	24 883 700	28 897 100
6. Transport scolaire	296 383 000 $	301 362 200 $
I Aide au transport scolaire	295 425 100	300 184 400
II Soutien administratif	957 900	1 177 800
7. Transport maritime et aérien	61 664 400 $	65 974 800 $
I Transport maritime	28 291 400	34 212 200
II Transport aérien	33 373 000	31 762 600
8. Transport aérien gouvernemental	14 489 100 $	14 836 600 $
I Transport des personnes et des marchandises	4 850 300	6 993 400
II Protection de la forêt	6 654 800	7 343 200
III Fonds renouvelable	2 984 000	500 000
Total	**1 666 406 100 $**	**1 715 778 200 $**

* La Commission des transports du Québec produit son propre rapport annuel.

Partie II
Activités par programme

Chapitre IV
Programme 1

Systèmes de transport terrestre

4.1 Inventaire et recherche

a) La recherche et le développement

La présente année a surtout été consacrée au parachèvement des programmes et à la mise en œuvre des plus importants, c'est-à-dire l'entente auxiliaire et le programme d'aide s'adressant aux industries de transport. Il faut souligner également l'appui au démarrage du Conseil de la recherche et du développement en transport (C.R.D.T.) et la mise en œuvre d'outils informatisés de gestion de recherche.

De plus, la principale mission de la Direction, soit d'effectuer les études et recherches dans le domaine de sa compétence, s'est développée progressivement.

Comité ministériel

Au cours de l'année 1985-1986, le Comité ministériel de la recherche a tenu neuf réunions et donné divers avis. Il s'est notamment prononcé sur la définition d'une nouvelle action concertée avec le Fonds pour les chercheurs et l'aide à la recherche (F.C.A.R.), en matière de recherche et de développement touchant la gestion d'infrastructures routières, ainsi que sur le dernier programme d'aide à la recherche et au développement lancé récemment par le Ministère, lequel contribue au transfert des connaissances entre différents secteurs, en vue de répondre à des besoins socio-économiques et culturels définis comme prioritaires.

Le démarrage du Conseil de la recherche et du développement en transport

Le Conseil de la recherche et du développement en transport (C.R.D.T.) est un organisme institué par le gouvernement du Québec. Un amendement à la Loi sur les transports instituait le Conseil le 20 juin 1985. Cet organisme est chargé de la consultation, de la promotion et de la concertation dans le domaine de la recherche et du développement.

Direction de la recherche

Dans le domaine de la recherche en systèmes et en socio-économie des transports, des études ont été réalisées afin d'éclaircir la situation du contexte socio-économique dans lequel évoluent les transports. D'autres recherches ont été poursuivies sur différents thèmes tels que l'aspect économique des transports, les systèmes de transport, l'avenir de l'automobile, la sociologie des transports, l'aménagement du territoire, la préoccupation énergétique, etc.

En ce qui a trait aux activités reliées au secteur de la recherche et de l'innovation technologique, plusieurs dossiers ont été mis à l'étude, notamment la micro-électronique appliquée aux transports (contrôleurs de feux de circulation, etc.) ainsi que le développement d'équipements de transport routier (projet Alizée de l'université de Sherbrooke) et du transport en commun (développement de bogies).

Des efforts ont été déployés particulièrement dans le secteur de l'information statistique pour doter la Direction de la recherche d'équipements nécessaires (micro-ordinateurs et terminaux légers) et pour accroître le nombre des usagers de l'informatique.

Quant à l'organisation de l'information statistique, un projet conjoint est mené avec le Service de la recherche en systèmes et socio-économie des transports (S.R.S.S.T.) pour déterminer l'importance du rôle des transports dans l'économie du Québec. Par ailleurs, on a produit un rapport sur les données de recensement et sur la planification du transport, sous l'angle des besoins concernant le trajet domicile-travail. On procède également à l'élaboration d'une banque de données ayant pour objectif de décrire l'industrie du taxi et de suivre son évolution.

Sur le plan de la recherche, un sondage a été mené conjointement avec la Direction générale du transport terrestre des personnes et l'industrie du taxi pour évaluer l'offre et la demande des services de taxi au Québec.

D'importantes productions ont été réalisées en matière de diffusion de l'information statistique, notamment l'inventaire des activités ministérielles de recherche et de développement. Un répertoire des sources de données sur le camionnage a fait l'objet d'une publication, de même qu'un document sur la consommation de carburant de voitures particulières au Québec. Enfin, un mémento statistique des transports au Québec devrait être publié à l'automne 1986.

Pour ce qui est des activités reliées à la planification et au développement de la recherche, les arrangements administratifs et techniques avec le Fonds pour les chercheurs et l'aide à la recherche (F.C.A.R.), en vue de lancer un programme d'actions concertées, ont été finalisés. Ces dernières ont pour objectif de faciliter la coordination des efforts de recherche orientés vers l'entreprise privée, les universités, les collèges, les institutions publiques de recherche, les ministères sectoriels et le Fonds pour les chercheurs et l'aide à la recherche.

Soutien à la recherche

La Direction de la recherche a fourni une assistance professionnelle et parfois technique à divers organismes au cours de l'année. Elle a, en plus, fourni de l'expertise pour évaluer des demandes de subvention adressées au Ministère pour des projets de recherche proposés par des chercheurs ou des organismes privés. La Direction a également représenté le Ministère aux comités techniques de l'Association des routes et transports du Canada (A.R.T.C.) et a participé à de nombreux comités techniques internes à titre de spécialiste consultant.

Le personnel professionnel, pour sa part, doit s'engager rapidement dans une large perspective de recherche et de veille scientifique. C'est ainsi que la Direction a organisé divers types de rencontres et participé à des colloques nationaux, à des congrès internationaux et à des missions à l'étranger. Mentionnons que l'informatique est devenue un outil courant de recherche et de gestion dans cette direction.

b) L'application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (L.R.Q., c. A-19.1)

En 1985-1986, de nombreux efforts ont été déployés afin de répondre aux obligations qui découlent de cette loi et de la création de 95 municipalités régionales de comté (M.R.C.). Ainsi, le Ministère a produit le dernier d'une série de documents informant chaque M.R.C. des intentions du Ministère susceptibles de les guider dans la préparation de leur schéma d'aménagement et décrivant les projets d'équipement et d'infrastructures qu'il entend réaliser dans le territoire de chaque M.R.C.

Conformément à l'article 16 de la loi, le Ministère a transmis au M.A.M. 35 documents faisant état de son appréciation sur les propositions d'aménagement émises par autant de M.R.C. et qui actualisent les informations déjà transmises en vertu de l'article 11.

Le Ministère a aussi participé à l'appréciation et à l'approbation gouvernementale des schémas d'aménagement adoptés par la Communauté urbaine de Québec et par la municipalité régionale de comté de l'Or-Blanc.

c) Expériences pilotes sur la décentralisation de la voirie tertiaire

Des expériences pilotes sur la décentralisation de la voirie tertiaire ont été menées dans quatre municipalités régionales de comté. De fait, le Ministère a continué d'assumer la coordination de l'expérience pilote dans la municipalité régionale de comté de Matawinie. Pour leur part, les municipalités régionales de comté de la Matapédia et de Roussillon ont déjà complété leur rapport alors que celle de Bécancour a déposé un rapport préliminaire à ce sujet.

Ces expériences pilotes ont été entreprises dans le but de permettre aux municipalités régionales de comté concernées, d'élaborer des propositions sur les modalités d'une éventuelle décentralisation de la voirie tertiaire dont la responsabilité relève présentement du Ministère. Pour ce faire, des comités régionaux ont été créés; ils sont formés de représentants du Ministère en région et de représentants élus et non élus des M.R.C. Ces expériences permettront de mesurer la volonté et la capacité des M.R.C. d'assumer de nouvelles responsabilités en ce domaine ainsi que les incidences de cette prise en charge graduelle.

Pour mener à bien ces expériences pilotes, deux étapes préliminaires s'imposent: d'une part, la constitution d'un inventaire du réseau local et la classification de l'ensemble du réseau routier et, d'autre part, la préparation d'un plan d'une éventuelle décentralisation de la voirie qui inclut le partage du réseau routier et des activités de gestion entre le Ministère et les municipalités concernées.

d) L'amélioration et la rationalisation de la gestion du Ministère

Dans le cadre de la politique gouvernementale qui vise à reconstituer, durant les prochaines années, une marge de manoeuvre qui lui permettra de répondre aux besoins nouveaux de la population sans surtaxer l'économie du Québec, le Ministère s'est engagé à réduire la croissance du coût de certaines de ses activités. Cette année également, il a procédé à la déter-

mination des activités moins prioritaires, ce qui l'a conduit pour l'exercice 1985-1986, à des compressions budgétaires de 48 048 900 $.

Le Ministère a poursuivi sa démarche d'évaluation en profondeur de ses activités, notamment dans le secteur de la construction du réseau routier. Par ailleurs, le Ministère procède présentement à la mise en place d'un Service d'évaluation des programmes afin de structurer et d'identifier ses interventions en ce domaine.

4.2 Travaux de génie

Le Ministere a poursuivi ses activités reliées à la planification et à la détermination des programmes par la réalisation d'études permettant de préciser et de justifier les projets de construction ou de réfection des routes et infrastructures.

En ce qui regarde l'utilisation et la sécurité du réseau routier, le Ministère a procédé à l'inventaire de 17 291 km de routes, il a effectué 1 643 relevés de circulation et analysé une quarantaine de lieux d'accidents.

Aux fins de construction et de réfection des infrastructures, le Ministère a préparé des plans de chaussée pour 294 km de routes et quatre pistes d'atterrissage, il a effectué des sondages pour 232 km de routes et fait les démarches et recherches pour 172 sites de sources de matériaux (sable, pierre et gravier). Il a fait des plans pour 47 ouvrages d'art, 62 ensembles d'éclairage routier, 162 km de signalisation et 40 aménagements connexes (carrefours, haltes routières et postes de contrôle).

Quant à la construction d'infrastructures dans des emprises que le Ministère acquiert, elle a nécessité de l'arpentage foncier sur 794 km de routes. Pour mener à bien ce travail, 1 776 ententes d'expropriation ont été signées et des services et installations publiques ont été déplacés à plus de 1 571 endroits.

Lors de la construction ou de la réfection de routes et d'infrastructures, le Ministère s'est assuré de la qualité de l'exécution des travaux et de celle des matériaux pour 1 013 sites sur 4 790 km. Il a analysé 12 277 échantillons, effectué 2 450 essais sur des matériaux et a fourni 5 507 expertises sur du béton de ciment, du mélange bitumineux et du matériel de métallurgie. Il a également procédé à 4 320 analyses chimiques de peinture, de pétrole et d'instrumentation.

Dans l'élaboration de ses travaux de génie, le Ministère a porté un intérêt particulier à l'environnement, à la protection du patrimoine et aux terres agricoles. Ainsi, 432 projets ont fait l'objet d'études d'impact relativement à la construction, à la pollution et au bruit.

Le Service de la cartographie, pour sa part, a continué d'alimenter la documentation du Ministère en produisant et diffusant diverses cartes du réseau routier, la carte du réseau des sentiers de motoneige et des cartes d'usage technique.

Le Ministère a régulièrement poursuivi, au cours de l'année, la révision des normes techniques de construction et de signalisation. Il a produit, en fin d'année, une nouvelle édition du «Cahier des charges et devis généraux».

4.3 Transport des personnes

Transport en commun

Soucieux d'améliorer les systèmes de transport terrestre des personnes, le gouvernement a continué d'investir massivement dans ce domaine en maintenant sa politique de subvention. Ainsi, les organismes publics de transport et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport ont reçu des subventions qui ont atteint la somme de 376 421 600 $. Ce montant représente une hausse de 7,4 % par rapport aux subventions versées par le gouvernement en 1984-1985.

Les principaux crédits versés par l'État ont trait aux subventions aux revenus générés par les organismes publics de transport (130 800 000 $), au service de la dette du métro (109 100 000 $), aux immobilisations, tels l'achat d'autobus et la construction de garages (46 600 000 $), aux réductions tarifaires consenties aux utilisateurs de laissez-passer mensuels (44 000 000 $), aux services de trains de banlieue de la région de Montréal (18 600 000 $) et au transport adapté aux personnes handicapées (11 700 000 $).

a) Les immobilisations du métro

Les dépenses d'immobilisation réalisées cette année se sont chiffrées à 58 100 000 $, au lieu de 84 100 000 $ prévus initialement. Les retards enregistrés dans la réalisation des stations Côte-des-Neiges, Université de Montréal et Outremont, reliées au prolongement de la ligne 5, expliquent ce montant moindre des immobilisations. Néanmoins, une partie de cette ligne devrait être mise en service en juin 1986. Quant à la ligne 2, les travaux de construction de la dernière station, soit la station Côte-Vertu, ont progressé et devraient permettre sa mise en service en octobre 1986.

b) Les immobilisations des organismes publics de transport

Les projets prévus par les organismes publics de transport ont été réalisés dans une proportion de plus de 97 % au cours de l'année 1985-1986. Ainsi, les délais de livraisons d'autobus urbains ont été respectés et on note un rattrapage comparativement aux retards enregistrés l'année précédente.

Quant à la construction et à l'agrandissement de certains centres d'opération, la plupart des travaux ont été complétés dans les délais prévus. Pour sa part, la construction du centre d'opération de la Corporation intermunicipale de transport de la Rive-Sud de Québec (C.I.T.R.S.Q.) a été complétée en grande partie au premier trimestre de 1986, ce qui devrait permettre à l'organisme de prendre possession de son centre au début de l'été 1986. En ce qui regarde les travaux d'agrandissement, ceux du garage de la Corporation métropolitaine de transport-Sherbrooke (C.M.T.S.) ont été finalisés en 1985; ceux du garage de la Commission de transport de la communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.), entrepris durant l'année, devraient être terminés en juin 1986 et seuls ceux du garage et du centre administratif de la Commission de transport de la communauté régionale de l'Outaouais (C.T.C.R.O.) ont été retardés, les travaux n'ayant débuté qu'en 1986.

Par ailleurs, la C.T.C.U.Q. a complété les travaux de construction du terminus Les Saules dont l'inauguration a eu lieu à la fin du mois d'octobre. En ce qui concerne le terminus temporaire de la Société de transport de la rive sud de Montréal (S.T.R.S.M.) au centre-ville de Montréal, les travaux reliés à la phase I ont été complétés à l'automne 1985 et ceux de la phase II, pour le parachèvement du projet, seront terminés à l'été 1986.

c) La modernisation des trains de banlieue

Les travaux et les études nécessaires à la modernisation des trains de banlieue vers Deux-Montagnes et Saint-Hilaire ont été poursuivis.

En novembre 1985, le Bureau de transport métropolitain faisait connaître les résultats d'une étude technique relative à la modernisation de la ligne Deux-Montagnes. De son côté, le Ministère, en mars 1986, autorisait des crédits de 500 000 $ pour mener une autre étude des divers projets proposés sur cette ligne et dont les résultats lui permettront d'orienter certaines décisions du gouvernement quant à l'avenir de cette ligne.

On a continué d'appliquer sur la ligne Rigaud le programme amorcé en 1982 prévoyant une rénovation complète du matériel roulant, une reconstruction des stations et divers travaux relatifs à la réfection des voies ferrées et des équipements de signalisation afin d'améliorer le service. La première phase du programme (outre l'achat et la réparation du parc de véhicules), comprenant principalement des aménagements de stations, s'est poursuivie avec le parachèvement de contrats déjà en cours en 1984-1985 aux stations Montréal-Ouest, Pointe-Claire, Beaconsfield, Vendôme et Valois et avec l'octroi de nouveaux contrats pour les stations Vaudreuil, Montréal-Ouest, Pine Beach et Cedar Park.

D'importants travaux ont été effectués à la station Pointe-Claire, qui, en plus d'être modernisée, a été dotée d'un stationnement de 420 places accessibles à partir de l'échangeur de la montée Saint-Jean. D'autres travaux ont été amorcés aux stations Beaconsfield, Vaudreuil et Montréal-Ouest, avec la rénovation et la restauration des bâtiments de gare, et à la gare de Cedar Park où la station sera pourvue d'un tunnel piétonnier prolongeant le passage existant sous l'autoroute 20.

À la fin de l'exercice, 10 des 16 stations de la ligne Rigaud étaient pratiquement terminées et opérationnelles, ce qui représentait des investissements de l'ordre de 7 800 000 $.

d) Le cadre institutionnel et financier

Au cours de l'année, on a procédé à la révision des lois de la Société de transport de la communauté urbaine de Montréal (S.T.C.U.M.) et de la S.T.R.S.M. dans le but de confier aux élus municipaux le contrôle et la direction de leurs services de transport en commun, de démocratiser leur mode de fonctionnement et de mettre à jour les pouvoirs de ces deux sociétés. Par ailleurs, la Corporation municipale de transport de Sherbrooke est devenue la Corporation métropolitaine de transport-Sherbrooke lorsque son territoire a été agrandi par l'ajout de la desserte des municipalités de Canton d'Ascot, de Lennoxville, de Fleurimont et de Rock Forest.

Le Ministère a également continué d'élaborer les éléments permettant de réviser la Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport, soit celles de la Rive-Sud de Québec, du Saguenay, de Sherbrooke et de Trois-Rivières.

Le Décret sur la politique d'aide gouvernementale au transport en commun a été modifié afin d'éliminer la notion de résidence pour l'émission des titres de transport et d'accorder une subvention en guise de compensation tarifaire aux autorités organisatrices de transport qui accordent un rabais aux détenteurs de laissez-passer utilisant deux réseaux. C'est ainsi qu'on a procédé, au cours de l'année, à l'intégration tarifaire pour les trois organismes publics de transport de la région de Montréal, soit la S.T.R.S.M., la S.T.C.U.M. et la Société de transport de Laval

(S.T.L.). La S.T.R.S.M. et la S.T.L. se sont vu octroyer des subventions à la compensation tarifaire rattachées aux titres de transport donnant accès à un territoire autre que le leur. Pour la première année d'application de cette mesure, seuls les titres de type laissez-passer mensuel ont été inclus dans la compensation tarifaire. La S.T.R.S.M. étendra, en 1986, l'intégration des titres interréseaux à toute sa tarification.

Le Ministère a aussi réalisé une étude globale de l'évolution du financement du transport en commun urbain au Québec depuis 1975, plus spécifiquement sur le programme d'aide et son impact sur la dynamique du financement. Ce bilan des dix dernières années constitue l'information de base pour orienter les décisions relatives à l'avenir de ce programme.

e) Le développement des réseaux de transport collectif

Le programme de subvention au transport collectif a été étendu à d'autres municipalités que celles de la région de Montréal. Ainsi, les municipalités de 20 000 habitants et plus, et les municipalités situées en périphérie des organismes de transport et comprises à l'intérieur d'une agglomération de recensement peuvent profiter de l'aide au transport collectif du Ministère. La mise en place des conseils municipaux et intermunicipaux de transport s'est poursuivie, durant l'année, par la création de 6 nouveaux conseils intermunicipaux de transport (C.I.T.). Ce sont les C.I.T. des Moulins, des Basses-Laurentides, de Deux-Montagnes, de Montcalm, de Joliette métropolitain et celui de l'agglomération de Lafontaine, Saint-Antoine et de Saint-Jérôme qui englobent 36 municipalités et plus de 320 000 personnes. Le Ministère a mis sur pied un programme de soutien technique pour les 21 organismes municipaux et intermunicipaux de transport créés à ce jour et pour les municipalités désireuses d'organiser un service de transport en commun.

En ce qui concerne le dossier des options de transport en commun sur la rive sud de Montréal, un groupe de travail a été créé à la demande de la M.R.C. de Champlain. L'objectif consiste à obtenir un consensus quant au développement de réseaux de transport en commun liant le territoire de cette M.R.C. et le centre-ville de Montréal.

Le Ministère a également entrepris diverses études portant, entre autres, sur la demande de transport dans la région de Montréal, l'évaluation de l'impact de l'intégration tarifaire du territoire de la ville de Longueuil, la desserte de la S.T.C.U.M. dont il faut mentionner le retrait du territoire de la ville de Longueuil et enfin la recherche et l'analyse de solutions susceptibles de favoriser une rationalisation des dépenses pour l'exploitation de la S.T.C.U.M.

f) Les mesures préférentielles pour le transport collectif

Différentes études ont été produites ou poursuivies afin d'améliorer les services de transport en commun dans la région de Montréal:

— études et réalisation de traitement préférentiel sur le pont Viau et au nord du pont Viau (phases 3 et 4);

— études sur le projet de la mise en service de navettes par la S.T.R.S.M. entre le parc Brossard et le terminus de la S.T.R.S.M. au centre-ville, via le pont Champlain;

— études et réalisation de la voie réservée dans les accès sud du pont Mercier.

g) L'utilisation des autobus articulés

Un programme d'essai de 6 mois sur l'utilisation potentielle des autobus articulés urbains débutait en novembre 1985. La S.T.C.U.M., la S.T.R.S.M., la C.M.T.S. et la C.T.C.U.Q. participaient à ce programme en collaboration avec le M.T.Q. qui subventionne le projet à près de 50 %. Quatre fabricants d'autobus ont fourni 4 véhicules et une assistance technique. Si les résultats sont concluants et si les organismes donnent suite au projet, ces autobus articulés pourront être en service en 1988.

h) La station intermodale Longueuil

En collaboration avec la ville de Longueuil, le Ministère a entrepris des études d'avant-projet sur le réaménagement du terminus à la station de métro Longueuil.

i) Le Règlement sur le transport par autobus

Le Ministère a complété les consultations auprès des intéressés et adopté, en octobre 1985, le Règlement sur le transport par autobus. Ce nouveau règlement établit un cadre plus souple, afin de favoriser le développement de services en fonction des besoins de la population. C'est ainsi que le moratoire sur l'émission de permis pour le transport interurbain est levé, rendant possible la concurrence, notamment dans les corridors les plus achalandés. De plus, le règlement limite la durée des permis, définit un cadre uniforme pour les permis et oblige le dépôt de tarifs à la Commission des transports du Québec.

Le Ministère a aussi réalisé une étude sur l'industrie du transport interurbain par autocar dans la perspective d'un assouplissement de la réglementation.

j) Le transport paracollectif

Le Ministère a poursuivi ses recherches et ses analyses sur les possibilités d'implantation du transport paracollectif, tel que le taxi collectif et le covoiturage, dans les stratégies d'exploitation des organismes publics de transport qui ont actuellement le pouvoir d'en faire l'essai ou la promotion. Le Ministère a participé à la mise sur pied de projets pilotes de transport à la S.T.R.S.M., à la C.T.C.R.O. et à la C.T.C.U.Q.

Transport par véhicule-taxi

Le Ministère a procédé, au cours de l'année, à l'adoption d'une nouvelle réglementation sur le transport par taxi qui établit un nouveau cadre de fonctionnement pour le transport privé par taxi et précise les règles de fonctionnement du taxi collectif et du transport par limousine.

Soucieux de revitaliser cette industrie, le Ministère a mis sur pied un plan de rachat de permis de taxi dans la région de Montréal afin d'obtenir le retrait de 2 000 permis. En outre, l'analyse du recensement des appels et du sondage auprès des chauffeurs de taxi permettra d'approfondir l'expertise au niveau des intervenants. Quant à l'analyse du sondage réalisé à la demande de la C.U.M. et portant sur le degré de satisfaction de la population en général à l'égard des services de taxi, elle contribuera à évaluer la qualité de ce service.

Par ailleurs, le Ministère a mené une étude sur l'utilisation du taxi pour le transport des personnes handicapées et a procédé à un inventaire des véhicules conçus spécialement pour le taxi.

Transport des personnes handicapées

Quelque dix nouveaux organismes municipaux de transport pour personnes handicapées ont été créés cette année, ce qui porte à 60 le nombre de services de transport adapté au Québec. Ces organismes desservent plus de 400 municipalités qui regroupent environ 75 % de la population. Les 20 000 personnes admises aux différents services de transport adapté ont effectué plus d'un million de déplacements. La contribution gouvernementale pour l'exercice 1985-1986, s'est élevée à 11 700 000 $.

Le Ministère a continué de favoriser l'utilisation du taxi pour le transport des personnes handicapées. Depuis 1983, la part du budget du transport adapté, allouée à l'octroi de contrats de taxi, est passée de 320 000 $ à plus de 1 600 000 $. À la S.T.C.U.M., les expériences concluantes menées dans les parties est (agglomération A.5 du taxi) et ouest (agglomération A.12 du taxi) de l'île de Montréal ont incité cette société à offrir le service de taxi dans la partie nord du centre de l'île (agglomération A.11 du taxi) en décembre 1985. Depuis, les services de taxi sont aussi disponibles dans la partie sud-ouest de cette agglomération.

Le Ministère, conjointement avec l'Office des personnes handicapées du Québec, a amorcé une étude sur le transport adapté en milieu rural dont le but est d'assurer le développement et le maintien des services en fonction des besoins particuliers de ce milieu.

Péage autoroutier

Pour faire suite à la décision prise par le gouvernement du Québec, le 23 mai 1984, d'abolir totalement mais de façon graduelle le péage autoroutier, le processus de démantèlement des installations de péage, amorcé le 1er novembre 1984, s'est poursuivi en trois phases successives.

Ainsi, le 1er mai 1985, le péage a été aboli à la gare Saint-Jérôme sur l'autoroute des Laurentides et à la gare Granby sur l'autoroute des Cantons-de-l'Est. Le 24 juin, c'était au tour des gares Sainte-Thérèse sur l'autoroute des Laurentides, Boisbriand sur l'autoroute Chomedy, Marieville sur l'autoroute des Cantons-de-l'Est et Lavaltrie sur l'autoroute de la Rive-Nord d'être fermées. La phase finale est survenue le 2 septembre alors que les usagers n'avaient plus de droit de passage à acquitter aux gares Laval sur l'autoroute des Laurentides, Chomedey sur l'autoroute de ce nom, Chambly sur l'autoroute des Cantons-de-l'Est et Charlemagne sur l'autoroute de la Rive-Nord.

Les bâtiments administratifs, adjacents aux installations de péage, qui présentaient quelque intérêt, ont été réutilisés à d'autres fins ministérielles et gouvernementales ou cédés aux administrations civiles locales.

Enfin, les péagistes ont été affectés à de nouvelles tâches au sein de la fonction publique québécoise.

4.4 Transport des marchandises

Par camion

En 1985-1986, les activités du Ministère en matière de transport routier des marchandises ont été marquées par deux préoccupations majeures: la réforme de la réglementation économique du transport routier des marchandises et l'affermissement des règles de sécurité applicables aux opérations de transport.

Réforme de la réglementation économique

Le ministère des Transports, en collaboration avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, a poursuivi ses travaux en vue d'un assouplissement du cadre réglementaire du transport extra-provincial. Plusieurs réunions du Comité des transports de la Con-

férence canadienne des administrateurs en transport motorisé (C.C.A.T.M.) ont permis d'étudier les modalités de réalisation de certains éléments de l'entente fédérale-provinciale du 27 février 1985, soit:

— le renversement du fardeau de la preuve;

— la non-fixation des taux et tarifs;

— l'établissement d'une liste de produits exempts du test de nécessité publique;

— la simplification de la structure des permis;

— la simplification des procédures de la Commission.

Le Ministère a continué de participer au mécanisme consultatif canado-américain afin de s'assurer que la réglementation, quelque peu différente dans les deux pays, ne porte pas atteinte aux entreprises de camionnage œuvrant sur le plan international.

Parallèlement à cette activité, le Ministère a adopté certaines mesures d'assouplissement réglementaire tels l'octroi d'un droit de retour élargi pour le permis manufacturier, l'abolition de la fixation, par la Commission des transports du Québec, des taux et tarifs dans le transport général et son remplacement par une procédure de dépôts.

En plus de ces initiatives, le Ministère a étudié certains projets de modifications réglementaires dans des domaines tels que le transport de périodiques, le courtage, le transport à contrat entre compagnies de transport, la possibilité de transfert et le droit de retour accordé aux permis à contrat et l'introduction de nouvelles dispositions permettant la création de districts métropolitains dont celui de Québec.

L'affermissement de la réglementation technique

Au cours de l'année 1985-1986, le Ministère a multiplié ses efforts en vue d'affermir les règles de sécurité applicables aux opérations de transport des marchandises sur les routes du Québec.

Dans cette optique, il a:

— adopté et implanté, le 1er février 1986, le Règlement sur le transport des matières dangereuses;

— adopté et implanté, le 1er avril 1986, le Règlement sur les normes d'arrimage;

— reconduit la clause de 10 % dans son Règlement sur les charges et dimensions, pour permettre aux propriétaires de camions à benne basculante de transporter une charge accrue autorisée.

Par ailleurs, le Ministère a poursuivi l'évaluation des politiques d'utilisation du réseau routier afin de trouver des solutions économiquement avantageuses pour les expéditeurs et les transporteurs qui, tout en assurant aux usagers de la route la sécurité sur le plan technique, tiennent compte des objectifs de protection et de conservation du réseau.

Le Ministère a également participé à plusieurs comités pancanadiens sur le camionnage (Code national de la sécurité routière, transport des matières dangereuses, Comité de l'A.R.T.C. sur le transport des matières dangereuses, Comité conjoint A.R.T.C.—C.C.A.T.M. sur les poids et dimensions des véhicules lourds au Canada). Toutes ces démarches ont été entreprises dans le but d'établir une meilleure concertation des divers gouvernements dans l'élaboration de politiques de camionnage au Canada.

En collaboration avec la Sûreté du Québec, le Ministère a mis en place un Comité permanent du contrôle routier afin de faciliter les actions des divers agents gouvernementaux appelés à intervenir dans le contrôle du transport routier des marchandises.

Vers de nouvelles avenues non réglementaires

Le Ministère a organisé, conjointement avec l'Association du camionnage du Québec, une mission techno-économique dans le sud-est et sud-ouest américain à laquelle ont participé cinq représentants de l'industrie québécoise du camionnage et deux officiers du Ministère. Cette mission visait, d'une part, à prendre connaissance de la déréglementation américaine du transport routier des marchandises et, d'autre part, à s'enquérir des ajustements des entreprises à ce nouveau contexte ainsi qu'aux progrès technologiques en voie d'implantation et de développement dans l'industrie du camionnage aux États-Unis.

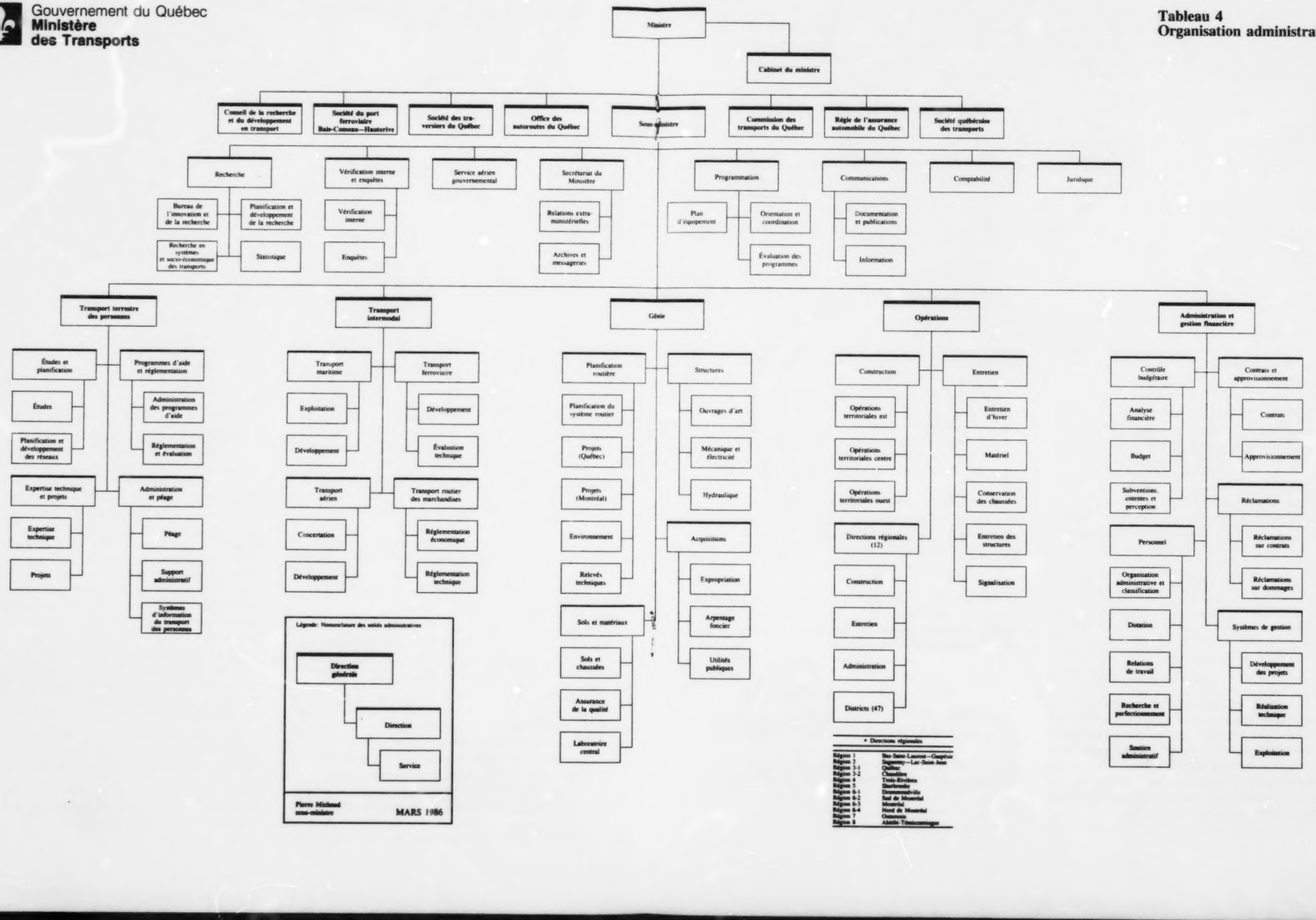
En concertation avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (F.C.A.R.), le Ministère a fait la promotion du transport routier des marchandises comme champ d'étude auprès des chercheurs québécois. À cet effet, dix équipes de chercheurs universitaires se sont vu octroyer des subventions pour réaliser des études socio-économiques et techniques sur divers aspects de l'industrie du camionnage.

D'autre part, le Ministère a versé une subvention de 50 000 $ à l'Association du camionnage du Québec pour l'étude d'une méthode de prix de revient adapté aux services de cueillette et de livraison de marchandises.

Dans le secteur du transport en vrac, le Ministère a mené une consultation auprès des postes de courtage et inventorié l'information disponible sur ce type de transport.

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Tableau 4
Organisation administrative



Une attention spéciale a été accordée aux requérants de service du transport routier des marchandises. Des représentants d'associations de manufacturiers ont été consultés au sujet des modifications réglementaires à venir dans le domaine du camionnage.

En ce qui concerne l'industrie du camionnage, l'assistance technique du Ministère s'est accrue, notamment par une meilleure information écrite sur les politiques et la réglementation du Québec, ainsi que par une présence plus importante aux congrès, colloques et conférences portant sur l'industrie du transport.

Par chemin de fer

Le Ministère est intervenu lors des audiences de la Commission canadienne des transports concernant les requêtes en abandon de services et d'embranchements ferroviaires. Ainsi, il a déposé des mémoires se rapportant à la demande d'abandon par la Compagnie de chemin de fer QNS & L, de son service de trains de voyageurs entre Sept-Îles et Wabush—Labrador City avec correspondance pour Schefferville, ainsi qu'à la révision des requêtes en abandon par CN Rail du tronçon résiduel Cabano—Edmundston de sa subdivision Témiscouata, et par CP Rail de sa subdivision Ville-Marie et d'une partie de sa subdivision Témiscaming depuis Gendreau jusqu'à Laverlochère.

À ce chapitre, le Ministère a également participé à l'enquête sur les embranchements ferroviaires, entreprise par la Commission canadienne des transports, en déposant un mémoire dans lequel est défini un concept de «réseau de base» pour le Québec. En plus, il a amorcé le processus de détermination d'un «réseau de base ferroviaire» en procédant, dans une première étape, à l'étude socio-économique des régions desservies par les subdivisions du Québec Central et de la subdivision Beebe du CP.

D'autre part, le Ministère a participé et déposé un mémoire aux audiences publiques de la Commission canadienne des transports, tenues en juillet 1985, relativement à la requête de Via Rail en vue de rationaliser et de rénover certaines gares de la Gaspésie et de la vallée de la Matapédia.

Le ministre des Transports rendait public, en juin 1985, le rapport final d'étude de préfaisabilité concernant le projet d'implantation d'un service de trains à très grande vitesse pour voyageurs entre Montréal et la ville de New York. Suite aux conclusions de ce rapport, le Ministère participait, en collaboration avec divers représentants du Québec, à une réunion organisée à l'automne 1985 par les autorités de l'État de New York afin d'explorer diverses alternatives se rapportant au financement de ce projet.

Quant au projet de loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, il fait l'objet de multiples consultations au sein du Ministère. Le nouveau projet fédéral consistant en une loi sur la sécurité ferroviaire entraînera un réajustement mineur du projet québécois.

Par ailleurs, le Ministère a étudié les retombées du projet fédéral de réforme des transports sur le réseau ferroviaire québécois et a participé à divers échanges entre les représentants de Transports Canada, du CN, du CP et de certains usagers à ce sujet. Il a également formulé ses commentaires et recommandé certaines modifications aux propositions fédérales afin de mieux satisfaire les besoins du réseau et d'atteindre les objectifs visés par la réforme.

Le Ministère a mis en marche le projet de rationalisation du réseau ferroviaire nord-côtier. Cette étude très importante a pour but de réduire le coût de transport du minerai de fer. La phase I (préfaisabilité) est financée à parts égales par le M.T.Q. et Transports Canada dans le cadre de l'entente sur le développement économique régional. Il a aussi procédé à l'inspection des six chemins de fer de juridiction provinciale, et, après avoir observé que leur état variait de satisfaisant à excellent, il a fait les recommandations nécessaires pour améliorer la situation.

Le Ministère a profité de l'expérience du Tortillard du Saint-Laurent en 1984 et 1985 pour effectuer des recherches sur la clientèle, les frais d'exploitation et les retombées économiques directes de ce train touristique, afin de vérifier les conditions de rentabilité et de réussite relatives à ce type d'activité.

Le transport international

Pour faire suite aux activités déjà entreprises en 1984, le Ministère a multiplié ses efforts dans le secteur du transport international, en affermissant ses moyens de concertation et d'analyse dans les domaines suivants:

a) assistance technique au comité consultatif chargé du projet «Institut du transport international», lequel sera animé par les gens du milieu et portera sur les questions relatives à la formation, l'information, la coopération entre les intervenants de la chaîne de transport international, etc.;

b) enquête sur la formation des transitaires internationaux au Québec;

c) analyse sur la formation en transport international;

d) analyse concernant les besoins d'information en transport international pour les P.M.E. au Québec.

Chapitre V
Programme 3

Construction du réseau routier

5.1 Orientations

En 1985-1986, le Ministère a poursuivi l'application de son plan d'action en matière de construction routière qui vise à maximiser l'impact de ses interventions et à correspondre aux préoccupations nouvelles concernant l'aménagement du territoire, la qualité de vie et la sécurité du public voyageur qui emprunte le réseau routier.

En particulier, l'action du Ministère s'est inspirée des orientations suivantes:

— une rationalisation des investissements en vue d'améliorer le réseau routier existant plutôt que de tendre vers son expansion;

— une priorité accordée au parachèvement des tronçons routiers jugés essentiels;

— la réalisation d'infrastructures jugées nécessaires pour améliorer la sécurité du réseau routier;

— le maintien des interventions entreprises jusqu'à maintenant en vue d'améliorer le réseau des chemins municipaux, selon la vocation fixée par la classification fonctionnelle du réseau routier.

5.2 Travaux routiers

Dans le domaine de la construction routière, le budget régulier de l'année financière 1985-1986 totalisait 392 930 000 $, répartis comme suit:

— 106 199 500 $ pour les autoroutes,
— 128 123 000 $ pour les routes principales,
— 61 555 700 $ pour les routes régionales;
— 97 051 800 $ pour les autres routes.

Ainsi, à Montréal, le Ministère a poursuivi les travaux de construction du boulevard Ville-Marie, entre les rues Saint-André et De Lorimier et il a entrepris le tronçon entre les rues De Lorimier et Du Havre. Il a de plus finalisé la réfection de l'autoroute 40 au pont de l'île aux Tourtes ainsi que la construction de viaducs sur l'autoroute 440 aux intersections des boulevards Le Corbusier et Industriel, dans les limites de Laval.

Au nord de Montréal, des travaux importants ont permis de finaliser le projet d'amélioration de la route 125 entre Notre-Dame-de-la-Merci et Saint-Donat, tout en poursuivant le réaménagement de la route 117 sur différents tronçons jusqu'à Rouyn. Quant au sud de Montréal, le Ministère a réalisé d'importantes améliorations sur les routes 134 et 219, en plus d'ériger un poste de contrôle aux abords de l'autoroute 20 et aux limites des villes de Boucherville et Sainte-Julie.

Dans la région de Drummondville, le Ministère a complété le réaménagement des voies de circulation à l'aire de péage sur l'autoroute 10 à la hauteur de Granby suite à l'abolition du péage et il a entrepris la réfection de la route 137 reliant la ville de Saint-Hyacinthe au village Saint-Dominique.

À Québec, la réfection de l'échangeur entre les autoroutes 40 et 73 Nord a été complétée alors que celle de l'échangeur des boulevards Henri-IV et des Quatre-Bourgeois vient d'être amorcée. À ces travaux, s'ajoute le prolongement de l'autoroute 573 dans Québec, Val-Bélair et Saint-Gabriel-de-Valcartier qui a été entrepris au cours de l'année, alors qu'on terminait la construction de la route 138 entre la baie de Brador et la baie du Milieu. Par ailleurs, les travaux d'élargissement à quatre voies de la route 132, entre Saint-Romuald et Lévis se sont poursuivis en vertu de l'entente entre le Ministère et les municipalités concernées.

Le dernier tronçon de l'autoroute 50 reliant Hull et Masson est ouvert à la circulation, l'autoroute étant maintenant complétée sur une distance de 30 kilomètres. Sur la route 117, le Ministère a procédé au pavage de deux tronçons de 12 kilomètres chacun. Le secteur de Grand-Remous bénéficie dorénavant d'une section continue de 70 kilomètres de route nouvellement reconstruite.

Dans la région de Sherbrooke, les travaux sont toujours en cours sur l'autoroute 10 en vue de contourner cette municipalité par le nord, tandis que dans la région de Trois-Rivières, l'amélioration de la route 155 se poursuit.

Dans l'est du Québec, le Ministère poursuit son programme de restauration du mur de protection contre la mer sur la route 132, ainsi que son programme d'amélioration de certains tronçons de la route 132 autour de la péninsule gaspésienne.

En Abitibi-Témiscamingue, le Ministère a procédé à l'élargissement et à la réparation de ponts ainsi qu'à divers travaux routiers dans le parc de la Vérendrye; il a construit un pont et ses approches sur

la rivière Kénojévis (route 117). Il a procédé à la réfection de l'avenue Larivière (route 117) et du boulevard Québec dans les limites de la municipalité de Rouyn conformément à des protocoles d'entente avec cette municipalité.

Le Ministère a effectué divers travaux sur les axes 167, 169, 172 et 372 dans la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, 138 entre Québec et Havre-Saint-Pierre, 175 dans le parc des Laurentides et 116 à Danville.

Chapitre VI
Programme 4

Conservation du réseau routier

6.1 Conservation des chaussées

Au cours de l'exercice 1985-1986, le Ministère a consacré une somme de 142 500 000 $ à l'entretien de 60 075 kilomètres de routes, ce qui se compare à 150 800 000 $ pour l'entretien de 59 089 kilomètres de routes en 1984-1985. Cette diminution de coût d'un peu plus de 8 millions de dollars, attribuable à un suivi rigoureux des opérations d'entretien, a permis au Ministère d'atteindre quand même tous ses objectifs dans ce domaine, soit de protéger ses investissements, de maintenir la qualité des infrastructures et d'assurer un haut niveau de sécurité et de confort au public voyageur.

Rappelons que les activités reliées à l'entretien comprennent, notamment, le resurfaçage et le planage des chaussées, le recyclage des vieux pavages, le scellage des fissures, le nettoyage des fossés et l'application de chlorure de calcium comme abat-poussière et stabilisateur.

Tableau 5

Inventaire, en kilomètres, du réseau routier *

	Surface		
Type de route	**Pavée**	**Non pavée**	**Total**
Autoroutes	4 695	—	4 695
Provinciales	9 566	449	10 015
Régionales	7 767	860	8 627
Municipales	17 353	19 385	36 738
Total	**39 381**	**20 694**	**60 075**

* Au 27 août 1985

Dans le cadre du programme d'implantation de postes de pesée sur les routes du Québec, les 13 unités mises en opération au cours de l'année s'ajoutent aux 16 qui ont été implantées l'année précédente. Ce programme comprend l'ouverture de 14 autres postes dans les deux prochaines années.

Tableau 6

Principaux postes budgétaires

	1984-1985	1985-1986
Salaires et administration	49 338 700 $	51 006 300 $
Couches d'usure	41 620 000 $	38 800 000
Crédits régionaux	52 498 800 $	44 000 000
Chaussées rigides	3 360 000 $	4 000 000
Traitements de surface	3 300 000 $	4 000 000
Autres	650 000 $	712 400
Total	**150 767 500 $**	**142 518 700 $**

6.2 Structures

Des travaux d'entretien et de réfection d'une valeur de 25 800 000 $ ont été effectués sur 970 structures situées sur le réseau routier entretenu par le Ministère après un examen minutieux des quelque 7 000 structures du réseau.

Par ailleurs, le Ministère a versé des subventions totalisant 3 850 000 $ pour la réfection de 205 des 1 500 structures qui relèvent de la stricte juridiction des municipalités. Tous ces ouvrages, situés en dehors des grands centres urbains, ont été inspectés par le Ministère au cours de l'année.

Une somme de 750 000 $ a été consacrée à l'entretien et à l'exploitation de quais et de débarcadères.

6.3 Équipement de contrôle

Parmi les activités du Ministère à ce chapitre au cours de l'année, on note l'entretien de 62 439 luminaires de rues et de 753 feux lumineux, la fabrication de 88 852 panneaux destinés à la signalisation au niveau du sol, de 157 578 plaquettes réfléchissantes et de 935 panneaux devant être fixés à des structures surélevées.

On a utilisé 3 161 510 litres de peinture, soit 1 756 235 litres de peinture jaune et 1 405 275 litres de peinture blanche pour le marquage des routes durant l'année. En outre, 1 947 900 kilogrammes de microbilles de verre ont été mélangées à la peinture pour en améliorer la luminosité.

6.4 Entretien d'hiver

Pour l'entretien d'hiver, trois modes différents d'interventions doivent être considérés, à savoir: les routes entretenues en régie à même les ressources du Ministère, les routes dont l'entretien est confié à contrat à des municipalités ou à l'entreprise privée et les chemins subventionnés qui relèvent de l'autorité d'une municipalité ou d'une municipalité régionale de comté (M.R.C.).

En 1985-1986, le Ministère a entretenu en régie 7 467 km de routes, à même un fonds de 35 150 000 $ qui exclut le coût des matériaux de déglaçage. En plus des salaires, ce fonds comprenait les montants affectés à la planification, à l'administration et au contrôle de l'ensemble des activités de ce secteur.

Le Ministère a accordé 637 contrats, soit 205 à des municipalités et 432 à des entrepreneurs, pour une valeur globale de 37 936 777 $.

Enfin, il a versé 34 168 509 $ de subventions à 1 374 municipalités ou M.R.C. au chapitre de l'entretien d'hiver.

Tableau 7

Entretien d'hiver

Déneigement du réseau routier provincial

	Longueur* pondérée en kilomètres			
Type de route	**Régie**	**Contrats**	**Subventions**	**Total**
Autoroutes	4 035	1 833	—	5 868
Provinciales	2 705	7 998	—	10 703
Régionales	532	7 254	—	7 786
Municipales	195	3 869	40 225	44 289
Total	**7 467**	**20 954**	**40 225**	**68 646**

* Au 14 avril 1986

Dans l'ensemble on a utilisé 5 725 tonnes de chlorure de calcium et 647 160 tonnes de chlorure de sodium pour l'entretien des routes au cours de l'hiver. Le coût des matériaux de déglaçage s'est élevé à 30 800 000 $.

6.5 Activités de soutien

Le Ministère a consacré environ 10 000 000 $ à l'entretien et l'exploitation des immeubles de ses 48 centres de voirie. Un montant de près de 5 200 000 $ a été transféré à la Société immobilière du Québec pour couvrir les dépenses de chauffage et d'électricité ainsi que pour les travaux d'entretien des immeubles dont les frais excèdent 5 000 $.

Près de 6 200 000 $ ont été consacrés au stockage des matériaux, à l'entretien général des cours et au fonctionnement des ateliers.

Le paiement d'indemnités pour dommages causés à des tiers, les frais de déplacement et de perfectionnement du personnel, l'information au public et l'informatique ont nécessité quelque 3 600 000 $.

6.6 Soutien en matériel

La valeur aux livres du matériel destiné à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport était de 33 181 000 $ en 1985-1986. Ce parc d'équipement, formé de 7 663 composantes, avait coûté 84 460 000 $ à l'achat; son renouvellement est assuré par l'achat annuel de quelque 700 unités.

Afin d'assurer l'entretien de son équipement, le Ministère disposait de 51 ateliers de réparation dans les districts et de deux ateliers généraux situés l'un à Québec et l'autre à Montréal.

Dans ce secteur, le Ministère a alloué un budget de fonctionnement de 25 575 200 $ et un budget de capitalisation de 8 600 000 $ pour l'achat d'équipement et d'outils.

Dans le cadre de la politique gouvernementale sur l'économie d'énergie, le Ministère a poursuivi des essais de rendement sur des véhicules légers actionnés au gaz propane et au gaz naturel comprimé.

Le travail de révision des sytèmes d'information reliés à la gestion du parc de matériel s'est précisé par une étude complète sur le sujet. L'implantation globale de ces systèmes devrait être réalisée graduellement et complétée à l'intérieur du plan directeur du réseau informatique du Ministère.

Afin d'améliorer la qualité de l'environnement du Ministère, on a procédé à la récupération des unités d'équipement désaffectées pour ensuite en disposer par vente à l'encan à Québec et à Montréal. C'est ainsi que 700 lots d'équipement ont été mis en vente et ont rapporté près de 995 000 $ au gouvernement.

Chapitre VII
Programme 5

Gestion interne et soutien

7.1 Gestion financière

Au cours de l'exercice 1985-1986, le Ministère a adjugé 1 948 contrats d'une valeur de 290 910 926 $ pour divers travaux et services. Une grande part de ces contrats, soit 513 totalisant 191 500 000 $, est allée au chapitre de la construction. Le tableau suivant donne, dans l'ordre, la valeur des contrats accordés:

Tableau 8

Contrats accordés

Secteur	Nombre de contrats	Valeur des contrats
Construction	513	191 500 000 $
Entretien d'été	573	51 000 000
Entretien d'hiver	637	37 935 000
Entretien ménager des immeubles	40	300 000
Services	185	10 175 926
Total	**1 948**	**290 910 926 $**

Quant aux matériaux, aux pièces d'équipement et aux autres fournitures dont il a fait l'acquisition au cours de l'année, le Ministère y a consacré 163 000 000 $. Cette section concerne notamment le matériel roulant, les fondants, le gravier, la pierre, le sable, le bitume, l'enrobé bitumineux, etc.

Les contrats accordés par le Ministère donnent parfois lieu à des réclamations. C'est ainsi qu'ont été étudiés 104 cas de réclamations totalisant 13 700 000 $. Ces requêtes, représentant 8,84 % de la valeur des contrats mis en cause, ont été traitées de la façon suivante:

— 66 offres de règlement ont été acceptées, ce qui a entraîné un déboursé de 2 150 000 $;

— 21 réclamations jugées non fondées ont été rejetées;

— 17 propositions de règlement ont été refusées par les entrepreneurs concernés.

Il convient d'ajouter qu'aucune des propositions de règlement n'est restée sans réponse de la part des réclamants.

Le Ministère a procédé à l'étude de 1 827 plaintes provenant de personnes alléguant avoir subi des dommages lors de travaux exécutés par le Ministère. Une grande partie de ces dossiers, soit 919, sont encore à l'étape des négociations; par contre 348 réclamations ont été jugées recevables et 560 autres ont été rejetées.

De son côté, le Ministère s'est vu dans l'obligation de faire des réclamations à des tiers pour dommages causés à ses biens, notamment à la suite d'accidents de la route. Plus de 4 900 dossiers traités à ce chapitre ont permis de récupérer 2 950 000 $.

7.2 Administration

Divers travaux d'aménagement d'immeubles du Ministère, complétés au cours de l'année, ont entraîné des déboursés de 800 000 $.

Vérification interne et enquêtes

La Direction de la vérification interne et des enquêtes, qui relève directement du sous-ministre, a pour responsabilité:

— de s'assurer que le Ministère opère de façon efficace à l'intérieur du cadre des lois qui le régissent et que les actifs soient adéquatement protégés contre les pertes de toute nature;

— d'assurer la sauvegarde des intérêts et biens du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé à l'encontre des intérêts du Ministère.

7.3 Communications

En 1985-1986, le Ministère a participé à la présentation de 16 expositions qui avaient pour thèmes: la réglementation du camionnage, la gestion du réseau routier, le programme d'aide au transport en commun, l'entretien d'hiver, le Service aérien gouvernemental, la réglementation du transport scolaire, les traverses et dessertes maritimes, le transport adapté, etc.

De plus, pour souligner l'importance de trois événements marquants survenus durant l'année, le Ministère a porté un intérêt particulier au développement des thèmes suivants: le premier, intitulé: «25 ans au service de la sécurité», en l'honneur du 25e anniver-

saire du Service aérien gouvernemental; le second: «Le transport des matières dangereuses», compte tenu de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation et le troisième: «À l'œuvre sur le réseau routier», pour illustrer l'apport considérable du Ministère sur l'ensemble du territoire québécois. (Ce dernier thème s'inscrivait dans le cadre de la Semaine nationale des transports).

À l'occasion de la Semaine de la santé et de la sécurité au travail, le Ministère a installé un stand d'information au rez-de-chaussée de Place Hauteville, du 21 au 26 octobre 1985.

Près de 20 conférences de presse ont été organisées cette année. Elles ont porté, entre autres, sur le dévoilement de la maquette du Pavillon du Québec à EXPO 86, l'abolition du péage, la création du Conseil de la recherche et du développement en transport, l'inauguration de l'aéroport d'Ivujivik et de l'autoroute 10, le baptême du pont Camille-Parenteau, les autobus articulés urbains et la nouvelle réglementation sur les matières dangereuses.

Il y a lieu de souligner la contribution spéciale du Ministère à l'organisation de la première édition du «Tour de l'Île» de Montréal, à l'intention des cyclistes, le 13 octobre 1985.

Outre la réalisation de nombreux appels d'offres et avis publics, le Ministère a effectué plus de 40 placements publicitaires se rapportant aux lois, programmes et activités en matière de transport. Mentionnons, à titre d'exemple, la campagne «L'Inattendu est source de danger» incitant à la sécurité aux abords des chantiers de construction.

Par l'entremise de son service Renseignements Transports, le Ministère a répondu à 57 440 demandes de renseignements généraux, 162 600 demandes sur l'état des routes et a traité plus de 34 000 pièces de télécommunications (télex, bélinographes).

Pour sa part, la division de l'audio-visuel a produit 14 documents vidéo sur les sujets suivants: les accotements, les tours de banlieue, le vélo, le déglaçage, les autobus articulés urbains, la desserte maritime du Nouveau-Québec, l'avion-ambulance, la route 132, les C.I.T., la classification fonctionnelle du réseau routier québécois et le guide de préparation de projets routiers. Quelques autres productions encore en chantier portent sur les pistes d'aéroports au Nouveau-Québec, la micrographie et la signalisation.

Le secteur de la photographie a été très actif encore cette année. La prise de vues a servi à compléter la photothèque de la Direction des communications, et à illustrer différentes publications et expositions.

Le Service de l'édition a traité plus de 200 dossiers au cours de l'année et a produit un nombre considérable de publications depuis le dépliant jusqu'à l'affiche en passant par l'autocollant, la brochure, le rapport de recherche ou le livre.

Il a réalisé, notamment, plusieurs publications et documents promotionnels à la demande du Commissariat du Québec auprès d'EXPO 86 pour lequel il a aussi préparé toute la papeterie officielle administrative et de correspondance. Plusieurs reportages ont été produits et publiés dans la revue interne du Ministère, *L'Équipe*, relativement à la participation du Ministère à l'Exposition internationale de Vancouver.

En ce qui a trait aux activités propres au Ministère, c'est pour le compte du transport routier des marchandises qu'on a réalisé le plus grand nombre de publications cette année: «Guide des normes d'arrimage», «Guide de charges et dimensions», «Règlement sur les matières dangereuses», «Permis de transport public», «Tarifs de transport routier». Un «Guide des transports» a d'ailleurs été réalisé pour rassembler toutes ces brochures sous un seul couvert.

Une autre publication mérite d'être soulignée pour son originalité et sa qualité: «La carte aérotouristique». Il s'agit d'un document fournissant des renseignements sur les aéroports et services aéroportuaires disponibles au Québec. Très en demande, les trois quarts du tirage de cette publication, qui était de 10 000 exemplaires, ont été diffusés durant l'année.

Un certain nombre de documents promotionnels (tracts, autocollants, affiches, dépliants) ont aussi été réalisés dans le cadre de différentes activités de relations publiques.

Comme à chaque année, un bon nombre de rapports de recherche ont été publiés soit par l'intermédiaire de nos brochures «Recherches Transport», soit sous forme de rapport d'études, par exemple: «Utilisation de certains carburants substituts pour les véhicules moteurs», «Critère d'étagement des passages à niveau», «Étude des coûts — Mélange bitumineux granulats concassés 1985».

Il importe de noter que l'on peut trouver la liste complète des documents publiés par le Ministère dans son Répertoire des publications et documents audiovisuels, publié et mis à jour chaque année.

7.4 Systèmes de gestion

Dans le cadre de ses activités reliées à l'étude et à la planification en ingénierie, à la recherche et à l'exploitation, le Ministère a accompli divers travaux

d'analyse, de développement et de programmation des systèmes informatisés et il a poursuivi l'exploitation des systèmes existants.

En ce qui a trait au développement des projets, il a porté sur différents aspects de la micro-informatique, de la bureautique et sur les systèmes à traitement central. Parmi les principaux projets qui ont été réalisés, mentionnons:

— l'examen de la situation de la gestion de la documentation au M.T.Q., lequel a conduit à une révision conceptuelle du système de classement actuel, ainsi qu'à celle des normes et du mode de fonctionnement utilisé;

— le projet pilote au Bureau du sous-ministre pour établir diverses fonctions de bureautique (étude de démarrage);

— les essais de fonctionnement des logiciels de traitement de texte;

— l'expansion du traitement de texte sur les équipements dédiés;

— l'ébauche d'une politique d'utilisation des micro-ordinateurs (traitement de texte);

— l'organisation du support technique destiné aux utilisateurs des appareils de traitement de texte;

— la rédaction d'un guide sur l'aménagement des appareils de traitement de texte ainsi que sur la formation et l'évaluation du personnel qui utilise ce type d'équipement;

— l'étude sur les besoins concernant le traitement de l'information au Service aérien gouvernemental et à la Direction juridique;

— la rédaction de manuels sur les modes d'utilisation des systèmes dans le cadre de l'expansion de l'informatique à la Direction générale des opérations.

D'autre part, le Ministère a poursuivi l'expansion de ses systèmes informatisés. Il a procédé notamment:

— au suivi de l'évolution des mandats et de la charge de travail à la Direction des systèmes de gestion;

— à la réalisation sur micro-ordinateur d'un questionnaire portant sur les transports maritime, aérien et des marchandises, dans le cadre d'Expo-Québec;

— à la révision technique du système de contrôle des enveloppes budgétaires régionales selon les nouveaux besoins (système 0084);

— à l'expansion de l'accès interactif à l'ordinateur central à plusieurs usagers en région via TSO et/ou CICS et/ou IDMS pour divers systèmes;

— à l'élaboration d'un cours de formation à l'intention des utilisateurs de plusieurs unités administratives pour les initier aux divers systèmes interactifs tels que l'inventaire du réseau routier, le suivi des coûts de construction, les plans d'arpentage foncier et les relevés d'études pédologiques. De plus, une tournée d'information en province a été organisée pour venir en aide aux utilisateurs.

En plus de ces réalisations, un nouveau secteur d'activité a été mis sur pied au cours de l'année, soit l'Info-centre qui offre les services suivants:

— un support technique de dépannage et d'utilisation des micro-ordinateurs IBM-PC (AT,XT) et IBM compatibles, des logiciels de gestion Lotus 1-2-3, DBASE et de statistiques (SAS) et de différents équipements périphériques d'impression;

— un suivi complet de demandes de service relatives aux équipements et logiciels et à leur utilisation;

— un service de prêt d'équipement et de logiciels (didacticiels et progiciels) mis sur pied dans le but de permettre aux employés du Ministère de se familiariser avec ces outils informatisés, lesquels peuvent être utilisés dans les locaux de la Direction ou dans les unités administratives des utilisateurs.

Le groupe Info-centre prévoit aussi rédiger des guides sur l'utilisation des micro-ordinateurs et de logiciels, émettre des bulletins d'information sur différents problèmes, apporter des solutions et des trucs pour en faciliter l'utilisation, offrir divers renseignements sur l'évolution de l'équipement et des logiciels disponibles sur le marché.

Quant aux activités relatives à l'exploitation et au maintien des systèmes existants, la priorité a été accordée à l'extension du traitement distribué pour équiper les régions 6-4 (Nord de Montréal), 6-1 (Drummondville) et 6-2 (Sud de Montréal) en mini-ordinateurs. Les systèmes des régions de la Chaudière (3-2) et de Montréal (6-3) étant déjà opérationnels, ceux des autres régions seront prochainement rattachés au réseau ministériel.

Plusieurs études complétées durant l'année ont porté sur les orientations technologiques en matière de micro-informatique et de traitement de texte en fonction de l'équipement et des logiciels d'exploitation et de gestion. À cet égard, l'acquisition de matériels spécialisés tels que tables traçantes, digitaliseurs ainsi que quelque cent cinquante (150) micro-ordinateurs ont permis de répondre aux divers besoins des utilisateurs.

Outre la poursuite de l'établissement du plan formel de sécurité et l'évaluation comparative d'équipement et de son aménagement, les systèmes opérationnels, divers progiciels de gestion ainsi que tous les moniteurs de télétraitement ont été entretenus afin de garantir aux utilisateurs un service de traitement de qualité ainsi qu'un équipement et des logiciels de haut rendement.

De plus, un projet de liaison interordinateur a été complété entre le ministère des Communications et la R.A.A.Q. afin d'accéder directement, à l'aide de l'équipement déjà en place, aux applications SAGIP et SYGBEC et de pouvoir étendre ce service à l'ensemble des régions et districts.

La Direction des systèmes de gestion a poursuivi l'analyse du schéma directeur de l'informatique et l'élaboration du plan de réalisation des nouveaux systèmes pour l'ensemble du Ministère. De plus, pour être en mesure d'évaluer les ressources requises en traitement-ordinateur au réseau central, l'évaluation de la charge produite par ces nouveaux systèmes a été complétée ainsi que l'analyse des différentes possibilités de traitement pour l'ensemble des systèmes.

Chapitre VIII
Programme 6

Transport scolaire

Ce programme permet aux organismes autorisés d'assurer les services de transport aux étudiants de niveau primaire et secondaire. Le budget du programme d'aide au transport scolaire pour l'exercice 1985-1986 s'est élevé à 300 184 400 $, soit une augmentation de 1,6 % par rapport à l'exercice 1984-1985. Cette augmentation se situe en-deçà du pourcentage d'inflation pour cette même période et reflète une rationalisation, par les commissions scolaires, des dépenses financières consacrées à ce chapitre.

Ce budget est essentiellement consacré au transport quotidien (matin et soir) des élèves (290 300 000 $), aux allocations supplémentaires qui comprennent le transport pour activités éducatives, le transport périodique, le transport interécoles et le programme des maternelles maison et animation (5 200 000 $) et aux allocations spécifiques pour le transport des élèves en difficulté d'adaptation et d'apprentissage (4 400 000 $).

Le début de l'année budgétaire 1985-1986 a permis d'introduire les paramètres d'un nouveau plan triennal d'octroi des subventions pour les années scolaires 1985-1986, 1986-1987 et 1987-1988. Ce plan triennal a été marqué par le rétablissement de la base des allocations financières dont les coûts réels de l'année scolaire 1983-1984 ont servi de modèle.

Jusqu'à l'année dernière, les étudiants dont les services éducatifs étaient situés en dehors de leur région d'appartenance profitaient de trois liaisons aller et retour; ils peuvent maintenant bénéficier d'une liaison additionnelle compte tenu des nouvelles règles budgétaires qui en permettent le financement, ce qui facilite un meilleur contact avec leur milieu familial.

L'intégration des services éducatifs des niveaux primaire et secondaire a eu pour effet de faire passer de 90 à 94 le nombre de commissions scolaires autorisées à exercer le pouvoir de transport. Quant au nombre d'institutions privées autorisées, il demeure stable à 17.

Chapitre IX
Programme 7

Transport maritime et aérien

9.1 Transport maritime

Au cours de l'année, le Ministère a continué d'appliquer son programme de rationalisation des services de dessertes maritimes et de traversiers en vue d'atteindre une efficacité maximale au moindre coût possible. Ce programme a eu pour effet d'établir un meilleur suivi de l'exécution des ententes de services et du rendement économique des subventions.

Ainsi, le Ministère a maintenu des services de communication entre les grands centres du Québec et des secteurs particulièrement éloignés et isolés, en vue de permettre à tous les citoyens de profiter des avantages socio-économiques mis à leur disposition par l'État québécois. Il a conclu des ententes avec des transporteurs maritimes pour assurer la desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, des îles de la Madeleine ainsi que d'une quinzaine de postes et de villages du Nouveau-Québec.

Le projet assumé par le Ministère depuis plus de cinq ans pour offrir un service maritime saisonnier de passagers et de marchandises entre l'île d'Anticosti et la terre ferme, par le biais de la desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, a connu un développement constant au cours des dernières années, de sorte que l'île d'Anticosti bénéficie maintenant d'un service entièrement consolidé assuré par deux navires.

Durant la période d'exploitation, soit du début d'avril 1985 à la mi-janvier 1986, près de 1 050 tonnes métriques de marchandises ont été manutentionnées par la desserte de l'île d'Anticosti, tandis que pour la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, on enregistrait un trafic de 7 380 personnes et 20 550 tonnes métriques de marchandises. Concernant la desserte maritime des îles de la Madeleine, elle a contribué au transport de 606 personnes et de 16 465 tonnes métriques de marchandises au cours de l'année, alors que le ravitaillement des villages du Nouveau-Québec se traduisait par la manutention de plus de 8 000 tonnes métriques de marchandises.

Le Ministère a mis en place trois nouveaux services pour aider les populations isolées de la Basse-Côte-Nord:

- un service de bateau-taxi qui opère dans la région de Harrington Harbour pour transporter les personnes entre cette localité, Chevery et Aylmer Sound;
- un service gratuit pour passagers entre l'aéroport et le village de Saint-Augustin;
- le Ministère subventionne la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent pour assurer un meilleur service de transport de marchandises entre le quai et le village de Saint-Augustin.

Suite au discours sur le budget, certaines modifications ont été apportées, en 1985-1986, à la gratuité pour les services de traversiers. C'est ainsi que la gratuité antérieurement réservée aux passagers et véhicules des insulaires de l'île aux Coudres et l'île aux Grues a été étendue à tous, tant pour les passagers que pour leurs véhicules, sans exception, en même temps qu'on abolissait la nécessité de détenir un laissez-passer et une vignette d'identification pour utiliser gratuitement ces traverses. C'est ainsi, également, qu'aux traverses Québec–Lévis et Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola, la gratuité du transport des passagers a été étendue à tout citoyen du Québec détenant un laissez-passer émis gratuitement par la Société des traversiers du Québec. À Québec comme à Sorel, cependant, la tarification était maintenue pour le transport des véhicules.

Le Ministère a maintenu, durant l'année, son programme d'aide aux services de traversiers et a versé 25 257 500 $ en subventions à ce chapitre, comme suit:

- une somme de 20 712 000 $ à la Société des traversiers du Québec qui exploite les traverses de Sorel–Saint-Ignace-de-Loyola, Québec–Lévis, Montmagny–île aux Grues, Saint-Joseph-de-la-Rive–île aux Coudres, Baie-Sainte-Catherine–Tadoussac et Matane–Baie-Comeau–Godbout;
- une somme de 1 192 000 $ aux organismes qui exploitent les traverses de Lotbinière–Deschambault, Rivière-du-Loup–Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac–Saint-Juste-du-Lac, Havre-Aubert–île d'Entrée–Cap-aux-Meules et Harring-

ton Harbour–Chevery–Aylmer Sound; les quatre premières sont assurées par des entreprises privées et la cinquième, par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent;

— une somme de 4 420 000 $ pour la desserte maritime de la Moyenne et la Basse-Côte-Nord, au départ de Rimouski (Logistec Navigation inc.);

— une somme de 2 036 000 $ pour la desserte maritime des îles de la Madeleine au départ de Montréal (Coopérative de transport maritime et aérien, mieux connue sous le sigle de C.T.M.A.);

— une somme de 115 000 $ pour l'opération du navire-école de la Fondation Boscoville et pour le Conseil régional des transports de l'est du Québec.

Sur le plan des immobilisations, le Ministère a investi les montants suivants:

— 2 609 700 $ pour la réalisation des phases 4, 5 et 6 de reconstruction du quai de Port-Menier;

— 28 300 $ pour la construction d'un quai flottant à Saint-Augustin, en Basse-Côte-Nord;

— 57 600 $ pour l'élaboration des plans et devis du bac de l'île Verte;

— 63 900 $ pour une étude d'environnement concernant le futur quai de services techniques pour les navires de la Société des traversiers du Québec;

— 61 900 $ pour l'aménagement d'une gare fluviale à Sorel;

— 35 200 $ pour apporter des modifications à la rampe de Deschambault;

— 11 900 $ pour rendre polyvalentes les deux rampes ferroviaires de Matane et de Baie-Comeau de façon à ce qu'elles puissent être utilisées, en cas d'urgence, par les traversiers routiers, et, 1 600 $ pour une petite étude relative à l'entretien du navire Grue-des-Îles.

Suite à une demande de la Société du port de Valleyfield — seul port municipal au Québec —, le Ministère a été autorisé à souscrire 10 000 000 $ pour la construction d'un poste à quai et l'aménagement d'un terminal de vrac solide. Une somme de 82 500 $ a été versée à titre de subvention pour ce projet en 1985-1986.

La constante préoccupation du Ministère de veiller aux intérêts du Québec en matière de transport maritime sur la plan national et international a donné lieu, notamment, à plusieurs études dans le dossier de la réforme de la Loi nationale sur les transports et de la déréglementation («Aller sans entrave»). Ces études avaient pour but de dégager une position officielle sur les différents aspects de la politique fédérale tels la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, la Loi sur le cabotage et le projet de Loi sur l'application extracôtière des lois canadiennes.

Plusieurs échanges ont eu lieu entre les ministres canadien et québécois des transports concernant l'article 4 de la Loi C-75 modifiant la Loi sur la marine marchande, article qui traite du recouvrement des coûts des services de la Garde côtière canadienne.

Le ministre des Transports a aussi fait des représentations auprès de son homologue fédéral concernant l'affaire opposant la Société de transport maritime Atlantic Container Express à la Société Terra Transport, une filiale du Canadien national opérant surtout à Terre-Neuve.

Le Ministère a poursuivi ses travaux au sujet du rapport du «Groupe de travail sur le transport maritime de haute mer» concernant des activités internationales de gestion des navires au Canada.

Il a aussi entrepris l'étude d'impact du rapport Nielsen sur le transport maritime au Québec.

Dans le cadre de la coopération franco-québécoise dans le domaine des transports, le Ministère joue un rôle catalyseur dans la mise en place d'une coopération entre les opérateurs des deux pays ainsi que dans le développement des technologies nouvelles.

Soucieux de faire progresser le transport maritime au Québec, le Ministère a développé divers dossiers concernant, notamment, l'amélioration de la traverse Lotbinière–Deschambault, l'amélioration de la desserte maritime de la Moyenne et Basse-Côte-Nord, l'amélioration de la desserte maritime des îles de la Madeleine au départ de Montréal et l'implantation d'un port sur la baie James. De plus, des représentants du Ministère ont participé aux travaux du comité de gestion concernant l'opportunité d'établir une desserte maritime interrives reliant Port-Menier, ainsi qu'à l'étude de réaménagement du port de Baie-Comeau.

9.2 Transport aérien

Au cours de l'année 1985-1986, les activités du Ministère ont été marquées par l'aménagement d'infrastructures aéroportuaires et par le maintien de la contribution au soutien de traverses aériennes et de la desserte de la Moyenne et Basse-Côte-Nord.

Le Ministère a de plus contribué au développement du transport aérien, soit par des interventions ou par la production d'études spéciales pour orienter et harmoniser les activités du gouvernement dans ce secteur.

En ce qui concerne les infrastructures aéroportuaires, le Ministère a alloué plus de 2 400 000 $ pour réorienter et refaire la piste ainsi que pour compléter

le balisage lumineux à Saint-Augustin sur la Basse-Côte-Nord. Il a également attribué un contrat de plus de 1 300 000 $ pour la construction d'une aérogare et d'un atelier de déglaçage à Port-Menier, à l'île d'Anticosti.

On a poursuivi durant l'année les travaux de construction d'aéroports au nord du 55e parallèle de même que les études pour l'implantation de futurs sites.

L'aménagement des aéroports nordiques s'inscrit dans le cadre de l'entente Québec-Ottawa qui fixe à 40 % la participation du Québec et à 60 % celle d'Ottawa au coût de ces travaux. Selon le calendrier établi, les travaux devraient s'échelonner jusqu'en 1990-1991.

Le Ministère a poursuivi les travaux sur le site d'Ivujivik où la piste est maintenant en exploitation. Les travaux ont débuté à Salluit et Kangirsuk et les appels d'offres ont été lancés en vue d'accorder des contrats pour la mise en chantier des aéroports de Tasiujaq et d'Inukjuak en 1986-1987. Le Québec a dépensé plus de 5 500 000 $ à la réalisation de ces projets durant l'année.

Le Ministère a continué l'étude des sites potentiels en vue d'aménager un aéroport dans la région du Témiscamingue.

Le Ministère a continué de préparer des plans directeurs dans le but d'assurer un développement efficace et ordonné des aéroports gouvernementaux. Le plan directeur de l'aéroport de Saint-Honoré a été terminé en 1985-1986, alors que ceux des aéroports de Gaspé, Baie-Comeau, Saint-Hubert, Rivière-du-Loup ainsi que celui de l'aviation civile pour la région du Golfe-du-Saint-Laurent, tous réalisés par Transports Canada, étaient analysés et commentés.

Le Ministère a multiplié ses efforts en vue de faire face à d'éventuelles situations d'urgence dans les aéroports du gouvernement du Québec en organisant des cours de formation pour les pompiers auxiliaires. Par ailleurs, le programme de sécurité aérienne a été surtout axé, durant l'année, sur la diffusion de messages publicitaires dans les revues spécialisées.

L'Office de planification et de développement du Québec (O.P.D.Q.) et le ministère des Transports ont conclu une entente avec des promoteurs locaux afin de réaliser la construction d'un centre de service et d'entretien à l'aéroport de Gatineau. À ce projet estimé à 840 000 $, le gouvernement du Québec a octroyé un montant de 550 000 $.

Au cours de l'année, le Ministère a continué d'améliorer les services aériens dispensés sur la Moyenne et Basse-Côte-Nord. Un montant de 2 000 000 $ a été alloué à l'exploitation du service aérien effectué par la Société Québecair dans onze villages situés entre Sept-Îles et Blanc-Sablon.

Le Ministère a maintenu une aide financière d'environ 130 000 $ aux traverses aériennes île aux Grues–Montmagny, île d'Entrée–Havre-aux-Maisons et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs–île Verte.

Dans le cadre du programme d'aide aux services aériens en développement, les ententes entre le Ministère, le Comité administratif de l'aéroport de Sherbrooke et la Municipalité régionale de comté de Charlevoix-Est se sont concrétisées par la mise sur pied d'un service aérien à horaire régulier entre Sherbrooke, Québec et Montréal, ainsi qu'entre Québec et Charlevoix. Ces projets expérimentaux sont suivis de près par le Ministère.

Plusieurs études et analyses ont été réalisées au cours de l'année dans le but de favoriser le développement du transport aérien au Québec. Citons, en premier lieu, une étude qui avait pour but de faire le point sur la question de l'approvisionnement des villages de la Moyenne et Basse-Côte-Nord durant l'hiver. Par ailleurs, les coûts de transport par avion ont été évalués de même que l'opportunité pour le Ministère d'apporter une aide financière à la population de cette région.

Le Ministère a procédé, en second lieu, à une étude sur l'évaluation des coûts qu'entraînerait la mise sur pied d'un programme de réduction des tarifs aériens pour les résidants de la Moyenne et Basse-Côte-Nord.

Plusieurs autres études ont été menées en vue de favoriser le développement du transport aérien. Elles portaient, entre autres, sur:

— la desserte des principaux marchés au départ de Québec;

— la desserte aérienne des villages inuit du nord du Québec;

— la pertinence d'adopter une politique de tarification aéroportuaire pour les aéroports du gouvernement du Québec.

Le Ministère s'est engagé de diverses façons dans le domaine du transport aérien au Canada dans le but d'en favoriser le développement en fonction des intérêts du Québec. Ainsi, en ce qui regarde l'évaluation des besoins concernant l'espace aérien du Canada, il a participé à deux rencontres ayant trait aux services météorologiques à l'aviation dans le sud et le nord du pays.

Il s'est également intéressé aux activités des transporteurs québécois et canadiens, particulièrement au sujet de leurs requêtes auprès de la Commission canadienne des transports pour l'obtention de permis d'exploitation.

De plus, le document «Aller sans entraves», qui expose les révisions en profondeur des politiques régissant les transports au Canada, a été analysé et commenté par le Ministère.

Celui-ci s'est aussi préoccupé de l'avenir des aéroports de la métropole en analysant les options retenues par le Conseil consultatif sur les aéroports de Montréal.

Chapitre X
Programme 8

Service aérien gouvernemental

10.1 Transport des personnes et des marchandises

L'utilisation des aéronefs du Ministère a connu une baisse de 10 % qui s'est manifestée surtout en fin d'exercice. En effet, le total des heures de vol effectuées s'élevait à 12 512 l'an passé comparativement à 11 185 cette année. Par ailleurs, l'un des F-27 a été retenu au sol durant les trois (3) derniers mois de l'année afin de subir une vérification réglementaire après 24 000 heures de vol.

Le transport aérien de 635 patients a nécessité 1 508 heures de vol. De ce nombre, 404 heures ont été effectuées par les avions servant au transport des membres du Conseil exécutif à des périodes où l'avion-ambulance ne pouvait être utilisé.

L'utilisation des hélicoptères destinés à la protection du public et à la conservation de la faune a connu une diminution de 15 %.

Le Service aérien a procédé à 2 829 nolisements d'aéronefs privés pour le compte des ministères et organismes gouvernementaux, à un coût de près de 9 000 000 $.

10.2 Protection de la forêt

Le nombre d'heures de vol des avions-citernes a été de 16 % plus élevé que celui de l'année précédente. Cependant, bien que le nombre total de feux ait augmenté de 28 %, la superficie forestière détruite était de 14 % moins élevée qu'en 1984-1985.

En vertu d'un programme fédéral-provincial, le Ministère a signé un contrat pour l'achat de deux (2) autres avions-citernes CL-215.

Encore cette année, un CL-215 a été loué au gouvernement mexicain pour combattre des incendies forestiers dans le sud du pays.

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère

Le secrétariat du Ministère au Bureau du sous-ministre a pour responsabilité:

— d'assurer la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle et ce, dans le respect des mandats et compétences dévolus à la structure administrative;

— d'assurer la responsabilité de l'accès à l'information et de l'amélioration des niveaux de services aux citoyens;

— d'assurer la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère.

La structure de la Direction du secrétariat du Ministère est composée d'un regroupement de deux services:

— le Service des relations extra-ministérielles,

— le Service des archives et messageries.

11.1 Service de relations extra-ministérielles

Dans le cadre de l'exécution de son mandat, le Ministère a continué d'entretenir de multiples relations avec des associations et ministères reliés au domaine du transport, tant sur le plan interprovincial que fédéral et international.

Sur le plan des relations fédérales-provinciales, le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a tenu deux conférences, une à Ottawa et l'autre à Vancouver. Ce Conseil regroupe, autour d'une table de concertation, les représentants des transports des gourvernements du Canada, des provinces et des territoires, afin d'harmoniser leurs politiques et d'uniformiser au besoin les mesures législatives et administratives découlant de ces politiques. Au cours de l'année, les délibérations du Conseil ont porté, entre autres, sur la réforme de la réglementation du camionnage extra-provincial, sur le transport des personnes handicapées, sur la sécurité des transports et sur la législation et les politiques fédérales.

En ce qui concerne les relations bilatérales Québec–Ottawa, une rencontre entre ministres a eu lieu. Cette rencontre a permis de passer en revue les principaux dossiers de transport impliquant les deux niveaux de gouvernement. Il y fut notamment question de l'entente auxiliaire sur les transports, de la rationalisation du transport aérien au Québec, de la réforme de la réglementation ferroviaire, du programme d'aide au transport urbain et du transport des marchandises dangereuses.

Le Ministère a continué de participer aux activités de diverses associations de transport qui regroupent tant des administrateurs gouvernementaux que des transporteurs, des constructeurs de matériel et d'infrastructures de transport et des consultants, notamment: la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (C.C.A.T.M.), l'Association des routes et transports du Canada (A.R.T.C.) et l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.).

Le Ministère a poursuivi ses échanges avec la France, notamment en matière de recherche en transport, de transport routier, de transport intermodal, de transport scolaire, de transport en commun, de gestion des ressources humaines, de répartition budgétaire régionale et de socio-économie des transports. Un projet de chaîne transcontinentale de transport de marchandises sur l'Atlantique a été amorcé avec la France.

Le Ministère a aussi été l'hôte de délégations en provenance du Japon, de l'Équateur et du Sénégal.

Des représentants du Ministère ont effectué des missions aux États-Unis afin d'étudier, entre autres, le transport des matières dangereuses, l'implantation de l'informatique et la déréglementation des divers modes de transport. Des stages ont aussi été faits en Angleterre, en Belgique et en Suisse.

Le ministre des Transports s'est rendu en Angleterre en septembre 1985 dans le cadre d'une mission sur l'industrie du taxi en compagnie de représentants québécois de cette industrie.

Autres activités

Exposition internationale de 1986, à Vancouver

Créé en décembre 1984 dans le but d'assurer la présence du Québec à l'Exposition internationale de 1986 à Vancouver, le Commissariat du Québec fut très actif en 1985 pour réaliser les tâches qui lui avaient été confiées. C'est ainsi qu'il a pris les dispositions pour choisir:

— les designers chargés de l'aménagement du Pavillon du Québec; le choix s'est fixé sur la firme Design et Communications de Montréal;

— les architectes et les ingénieurs chargés de la construction du Pavillon, contrat qui fut accordé à la société Belzile, Brassard, Galienne et Lavoie, associée à la firme Deblois, Côté, tous architectes; ces entreprises se sont associées à la société d'ingénieurs Lavalin;

— l'entreprise qui devait être chargée de la réalisation du spectacle présenté par le Pavillon du Québec; dans ce cas, le choix s'est arrêté sur le groupe Lambert, Lepage et Labbé de Montréal. Ce spectacle doit être présenté à compter du 2 mai 1986.

Le Commissariat a aussi procédé à l'affectation du personnel du Pavillon du Québec, soit vingt et un hôtes et hôtesses, en plus du personnel d'encadrement déjà en fonction, soit messieurs Claude Benjamin, commissaire, Jean-Marie Roy, André Sauvageau et Paul-F. Tremblay, commissaires adjoints, de madame Louise Brumat, adjointe exécutive du commissaire, et de monsieur Jacques Vallée, chargé des questions protocolaires.

Enfin, le Commissariat, de concert avec le ministère des Affaires culturelles, a procédé au choix de Interscènes inc., comme responsable de la coordination et de la réalisation des spectacles présentés par le Québec durant EXPO 86.

Le programme d'amélioration des relations avec les citoyens et citoyennes

Dans le cadre de son plan d'action visant à améliorer les relations avec les citoyens et citoyennes, le Ministère a procédé à l'application de diverses mesures au cours de l'année.

Ainsi, une révision complète des inscriptions dans les répertoires téléphoniques dans toutes les régions du Québec a permis d'améliorer la présentation des services et d'en faciliter l'accès.

Un relevé de la signalisation des bureaux a aussi été réalisé et des correctifs ont été apportés aux problèmes identifiés dans les principaux bureaux du Ministère à la grandeur du territoire québécois.

Une étude sur l'informatisation du centre de renseignements a été complétée et elle devrait permettre d'améliorer la qualité du service téléphonique.

D'autre part, le poste d'accueil situé à Place Hauteville, à Québec, a accueilli 3 760 visiteurs désirant soit un renseignement, soit de la documentation.

Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (Loi 65)

Durant l'année 1985-1986, le responsable de l'accès aux documents et de la protection des renseignements personnels a eu à répondre à quatorze demandes d'accès aux documents du Ministère et à neuf demandes d'accès à des renseignements personnels.

Dans le cas des demandes d'accès à un document, dix ont reçu une réponse en moins de vingt jours, dix ont obtenu une communication totale du document demandé, une a obtenu une communication partielle et deux ont été refusées.

Par ailleurs, dans le volet de la protection des renseignements personnels, huit demandes sur neuf ont été traitées en moins de vingt jours. Toutes, sans exception, ont fait l'objet d'une communication satisfaisant totalement le demandeur.

Dans le cadre de cette Loi, le Ministère a aussi procédé à la déclaration de six fichiers de renseignements personnels couvrant les sujets suivants: concours, expropriations, réclamations sur dommages, enquêtes, renseignements sur le personnel et classification du personnel.

Le Ministère a également procédé à une vérification des lois inconciliables avec la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

11.2 Service des archives et messageries

Selon le nouvel organigramme du Service des archives et messageries, en vigueur depuis mars 1985, les activités liées à ce service concernent les divisions suivantes:

— courrier et messageries;

— archives et plans.

Courrier et messageries

Au cours de l'année, une étude a été entreprise sur l'abondance du courrier en circulation au sein du Ministère. Suite à cette étude, il s'est avéré nécessaire de changer la méthodologie de compilation des statistiques. Pour cette raison, les statistiques de cette division, particulièrement dans le secteur du courrier, ne couvrent qu'une période de neuf (9) mois.

La Division courrier et messageries, pour sa part, comprend trois (3) sections:

a) le courrier;

b) les messageries;

c) l'expédition massive de documents.

Le courrier

Cette section a expédié 684 470 lettres et 34 749 colis. Elle a reçu 622 655 lettres et 29 967 colis. L'expédition et la réception représentent donc au total une manipulation de 1 307 125 lettres et de 64 716 colis sur une période de neuf (9) mois.

Par extension, sur une période de douze (12) mois, cette section aurait manipulé approximativement 1 742 833 lettres et 86 288 colis pour atteindre une moyenne journalière de 7 027 lettres et 348 colis.

Les messageries

Cette section a pour but de fournir un service rapide d'acheminement du courrier sur la colline parlementaire et dans le Québec métropolitain.

Le voiturier du service a effectué 2 089 courses dans le Québec métropolitain et acheminé 2 591 lettres et 1 033 colis.

Les messagers (à pied) pour leur part, ont effectué 197 courses et acheminé 282 lettres et 199 colis sur la colline parlementaire.

Les messageries ont donc effectué approximativement 9,2 sorties et livré 11,5 lettres et 5 colis par jour.

L'expédition massive de documents

Depuis le mois de septembre, cette nouvelle section a préparé 115 expéditions pour un total de 35 500 enveloppes postées, soit une moyenne journalière de 250 enveloppes.

Archives et plans

Cette division doit tenir, pour le compte du Ministère, un registre central des plans officiels. Elle doit en assurer la reproduction et la diffusion à la demande des requérants, à travers la province.

La Division des archives et plans comprend trois (3) sections:

a) le registre central des plans;

b) la reprographie;

c) le Centre de préarchivage (Duberger).

Le registre central des plans

Cette section est responsable de la conservation des plans officiels du Ministère. Elle doit en connaître la localisation, pouvoir répondre aux demandes d'information et acheminer les copies aux unités administratives requérantes.

Cette section a reçu 4 147 réquisitions pour 6 533 demandes de copies de plans et procédé à l'indexation de 895 nouveaux plans originaux ou officiels. De plus, 1 451 recherches, vérifications et renseignements ont été complétés au cours de l'année.

La reprographie

La reprographie a la responsabilité de produire les copies de plans requises pour les travaux de directions techniques et pour les demandes de soumissions faites par le Ministère.

Cette section a traité 34 396 feuillets pour un tirage de 213 092 copies durant l'année.

Le Centre de préarchivage (Duberger)

Le Service des archives et messageries a déménagé les plans du Ministère du centre Dalton au 1601 boul. Hamel (Duberger) au mois de février 1986.

Au cours de l'année 1985-1986, le préposé a expédié 1 400 plans aux unités administratives requérantes et en a classé 1 204 nouveaux.

Pour être conforme à la loi des arpenteurs-géomètres qui exige que les plans d'arpentage soient gardés dans les greffes officiels, le Service de l'arpentage foncier de la Direction des acquisitions a retiré du Centre de préarchivage 197 boîtes contenant 2 575 plans pour les expédier dans les greffes régionaux du Ministère.

À Duberger, le Ministère possède 5 620 boîtes et 375 tiroirs contenant 39 237 plans totalisant 130 435 feuillets. De plus, au 15e étage de Place Hauteville, il y a 4 952 plans pour 34 925 feuillets.

Le dépôt centralisé de documents semi-actifs

En janvier 1983, le Ministère a confié l'administration de ses dossiers semi-actifs aux Archives nationales du Québec.

Selon un relevé qui nous est fourni par les responsables du dépôt centralisé (Dalton), le Ministère possède 21 611 boîtes de dossiers.

Le Centre de documentation

Le Centre de documentation du Ministère regroupe près de 20 000 documents comprenant des volumes, des rapports d'études et rapports techniques en provenance du Québec, du Canada, des États-Unis et de l'Europe.

Pour l'année financière 1985-1986, le budget total de fonctionnement, incluant la collection des volumes et les abonnements aux publications et périodiques, s'est élevé à 65 637,91 $.

Le Centre de documentation a prêté 8 379 documents à divers usagers durant l'année. Il a répondu à 16 346 demandes d'information et effectué 119 recherches sur systèmes informatisés soit à la demande des usagers ou à des fins de recherches internes.